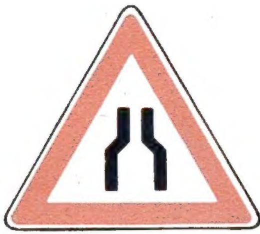
das AUTO
MOTOR UND SPORT



TEST VW-KARMANN-GHIA-COUPÉ
BILLIGE SPANIEN-FAHRT
WO BLEIBT DIE SCHEIBENBREMSE?

HEFT 11
26 MAI 1956
DM 1.20

Die wichtigsten neuen Verkehrszeichen


Hinweis auf einen Engpaß


Hinweis auf Schulen und Spielplätze (Kinder)


Warnung vor Viehwegen, welche die Fahrbahn kreuzen


Warnung vor Wildwechseln


Hinweis auf Baustelle



Hinweis auf ein gefährliches Gefälle (hier: 10 Prozent)


Hinweis auf bewegliche Brücken


Ende einer Strecke mit begrenzter Geschwindigkeit



Pannenhilfe



Fernsprechstelle


Kreisverkehr (vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts)


Rechts vorbeifahren


Fahrtrichtung links oder geradeaus


Gebot f. Kraftfahrzeuge (Verbot für alle anderen Verkehrsteilnehmer)



Verkehrsverbot f. Lastkraftwagen über ein bestimmtes Gesamtgewicht (hier: 3,5 t)



Verbot für Fahrzeuge über einer bestimmten Achslast (hier: 8 t)

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Über die Beamten herfallen

(zu Briefe an die Redaktion, Heft 9, Seite 2)

Es seufzt die gequälte Beamtenseele:

Wir Beamte können nur die Gesetze ausführen. Die Gesetze aber machen die Parlamente. Folglich sind wir unschuldig!

Die Parlamente sagen:

Wir geben uns größte Mühe, sinnvolle Gesetze zu machen. Entscheidend bleibt es aber immer, wie die Gesetze durchgeführt und angewendet werden. Wir, die Parlamente, sind also unschuldig, denn es kommt allein auf die praktische Durchführung an!

Ergo:

Unschuldig sind natürlich alle beide. Schuld ist der Ermordete. Wir bezahlen ja auch beide, die Parlamente und die Beamten, nur daß wir uns die Parlamente selber gewählt haben (. . . sollen!).

Zahnarzt Otto-Erich Scholz, Barsbüttel, Bez. Hamburg

Citroën DS 19

Noch ganz eingenommen von einem Fahrerlebnis, das ich gestern hatte, möchte ich Ihnen schreiben und Sie bitten, mir zu sagen, wann Sie das „Wunderauto" Citroen DS 19 testen werden.

Ich hatte in Frankfurt Gelegenheit, bei der Citroen-Vertretung Johann Häusler, Mainzerlandstr. 164, einen Vorführungswagen zu fahren. Dies war ein Erlebnis besonderer Art, denn ich habe während meiner bald 35jährigen Fahrpraxis nie ein Fahrzeug fahren dürfen, das zu einem Zeitpunkt so mannigfach revolutionierende Neuheiten erkennen ließ.

Wenn all die vielen neuartigen Konstruktionsdetails dieses Wagens sich bewähren und der Citroen DS 19 sich nicht nachher in der Praxis als ein Fahrzeug entpuppt, bei dem man gleich einen tüchtigen Automechaniker mitnehmen muß, um einigermaßen sicher größere Strecken zu überwinden, dann wird die deutsche Automobil-Industrie noch einiges nachzuholen haben. Auf jeden Fall glaube ich, daß das Fahrzeug noch tüchtig erprobt werden muß.

Rudolf Tobüren, Altenhundem/Westf.

Citroen-Test wird sobald wie möglich durchgeführt. **Redaktion**

Keine isolierte Erscheinung

(zu: Kritik am Schulsystem, Heft 9, Seite 8)

. . . in Heft 9 Sie sich in so freundlicher und zustimmender Weise mit meiner Kritik am Schulsystem befassen. Ihre Ausführungen machen wieder klar, daß die Pädagogik keine isolierte Erscheinung ist, sondern eben nur einen Ausschnitt aus dem gesamten sozialen und kulturellen Leben darstellt. Im Kampf gegen den Bürokratismus wird man zwar nie viele Lorbeeren ernten, aber man muß alles tun, um der Öffentlichkeit die großen Gefahren, die von dorther drohen, sichtbar zu machen.

Professor Dr. Caselmann,
Pädagogisches Seminar der Ruprecht-Karl-Universität, Heidelberg

Aborthaus-Puff!

Fabrikneuer
FiAT 1100 TV

Sport-Lim., schwarz-bordeaux-rot, m. Stahlschiebedach, Radio, Fernklanghupe, Aborthauspuff, Umst. halber

zu verkaufen.

J. Kunkel, Ffm., Arndtstraße 17, Tel. 77 46 00.

Anzeige in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 5. Mai 1956.

Sekurit

Wir nehmen Bezug auf Ihren Leserbrief „Sekurit" im Heft 7 vom 31. 3. 1956. Wir teilen Ihnen mit, daß auch bei unserem Opel-Kapitän während der Fahrt plötzlich und unerwartet ohne jede äußere Beeinflußung die Windschutzscheibe völlig zu Bruch gegangen ist. Es war ein Glück, daß ein kleiner Ausblick ungefähr in Höhe des Fahrers freiblieb. Dem Umstand, daß im Moment des Platzens die Geschwindigkeit sehr gering war, ist zu verdanken, daß ein Unglück vermieden wurde.

Stahldrahtwerk Herm. Rahmer, Altena (Westf.)

Hannover und Herne

Ich komme soeben von der Hannoverschen Messe zurück. Von dem dortigen Verkehr und dessen Regelung bin ich sehr beeindruckt. Dort wird m. E. wirklich Verkehr geregelt, nicht Verkehrsschilder aufgestellt und damit der Verkehr beschränkt. Einmal hat Hannover als Stadt wirklich Straßen angelegt; mit sehr viel Geschick Nebenstraßen ausgebaut mit Eisenbahnverkehr, wenn die alte Hauptstraße den Verkehr allein in beiden Richtungen nicht bewältigen kann. Dazu kommt die wirklich verständnisvolle, exakte Tätigkeit der Polizisten, die — soweit ich das beobachten konnte — von allen Kraftfahrern schon auf den geringsten Wink hin sofort beachtet wurde, eben weil sie verständnisvoll war. Der Verkehr rollt zum Teil mit 70 und 80 km/st in Doppelreihe, oft auch Dreierreihe, ab. Es ist zwar eine Nervenprobe, die für Anfängergemüte nicht gerade angenehm ist, ich hatte aber den Eindruck, daß jeder sich diesem Spiel gern und willig einfügte. Nach Auskunft eines Polizeibeamten ist dabei auf den Straßen zum Messegelände bis Mittwoch (3. 5.) kein Unfall passiert, bei dem auch nur Verletzte zu beklagen waren. Blechschäden durch Auffahren sind vorgekommen. — Ein Gegensatz dazu, wie man es nicht machen sollte, stellt vielleicht die Hauptstraße von Herne dar, die auf ca. 400 m rund 150 Schilder aufweist. Wer will die überhaupt alle sehen? Ab und zu soll man ja auch die Fahrbahn beobachten.

Bitte bleiben Sie weiterhin so bemüht um eine vernünftige Regelung aller Verkehrsbelange. Vielleicht spricht es sich doch rum und die ewigen Improvisationen werden durch sinnvolle Regelungen abgelöst.

Dipl-Ing. E. Pöhlmann, Herne

Salzgitter

(zu: Briefe an die Redaktion, Heft 10, Seite 5)

Ich bin die Strecke Wolfenbüttel—Salzgitter—Northeim kürzlich wieder gefahren und muß deshalb zu meinem Brief, den Sie veröffentlicht haben, folgendes ergänzen bzw. berichtigen:

1. Bei der Ortsdurchfahrt Salzgitter-Bad ist an der erwähnten Straßenkreuzung jetzt eine Signalanlage mit Rot-Grün-Licht aufgestellt. Die grundsätzliche Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km auf der in Frage stehenden Strecke wird dadurch aber nicht berührt.

2. Bei der Ortsdurchfahrt durch Gitter beträgt die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht 25 km, sondern 30 km.

3. Die von mir genannte 25 km-Geschwindigkeitsbegrenzung trifft dagegen für die Ortsdurchfahrt durch Lutter am Barenberge zu.

Verleger Heinz Wessel, Wolfenbüttel

Plakettenhunger



. . . Ihnen anbei ein typisches Beispiel für den Plakettenhunger einiger unserer landsmanischen Touristen zu senden. Ich begegnete diesem Mercedes 180 im März in Paris. Ich zählte an ihm, abgesehen von den Hupen, 51 dieser blechernen Trophäen!

Eberhard Stöcker, Hilgen/Rhld.

Der Autofahrer vor Gericht

(zu: Briefe an die Redaktion, Heft 9, Seite 5)

Man sollte doch meinen, daß ausgerechnet ein Staatsanwalt, der bemüht sein will, den Kraftfahrer von vornherein in seinem Vertrauen zur Rechtsprechung zu stärken (denn gerade dieser weiß heute noch nicht, ob er morgen nicht schon aus dem berüchtigten Picknapf essen muß), wissen müßte, was eigentlich mit einem Verurteilten geschieht, wenn dieser nicht zufällig mit einem blauen Auge davonkommt! Anscheinend ist es hier nicht der Fall! Es gibt sicher Kraftfahrer genug, die wie ich in der Lage wären, dem Herrn Staatsanwalt einiges zu widerlegen. So beispielsweise den Hinweis, daß wegen Verkehrsdelikten Verurteilte im Strafvollzug nicht mit Kriminellen zusammenkommen. Wenn die schon mal Verurteilten heute jedoch schweigen, so dürften hier erklärliche Gründe vorliegen. Aber deshalb wird der Artikel des Herrn Staatsanwalts noch lange nicht glaubwürdiger. Es ist wohl praktisch kaum durchführbar, verurteilte Verkehrssünder von Kriminellen zu trennen. Aber auch der Prozeßvorgang vollzieht sich tatsächlich so, wie es der Verfasser des Artikels in Heft 6 darlegte. Ob asoziale Elemente oder Verkehrssünder, ein Unterschied ist lediglich in den Tatbeständen zu suchen und zu finden, der Angeklagte muß jedoch dieselbe Verhandlungsweise über sich ergehen lassen. Manchmal sogar könnte man glauben, daß es Beamte oder Richter gibt, die in einem Verkehrssünder ein rotes Tuch sehen. Ich habe selbst die traurige Erfahrung

machen müssen, daß ich durch zweimaliges Erscheinen vor einem Richter (also zwei Verhandlungen) als alter Bekannter begrüßt wurde und somit in den Genuß gelangte, mir 14 Tage Gefängnis einzuhandeln, da an meinem Fahrzeug lediglich die Hupe defekt war. (Man halte bitte Haftstrafe und Gefängnis auseinander!) Derselbe Richter aber, der genau so Strafsachen verhandelt, wird von Kriminellen wegen seiner immer guten Laune bevorzugt! Und das bei einem Gericht, das wirklich in der Lage wäre, eine Kammer zu bilden, die sich ausschließlich mit Verkehrsangelegenheiten befassen könnte!

Aus diesen Gründen schon wird dem Herrn Staatsanwalt wohl erklärlich, daß es durchaus zu verstehen ist, wenn der Objektivität der Gerichte keine besonders hohe Meinung beigemessen wird. Denn wenn uns ein Staatsanwalt schon falsch belehrt, wer soll dann noch in der Lage sein, es richtig zu machen?

Es gibt ja nun noch Leute, die sagen, daß ein derartiges Vorkommen ein Ausnahmefall sein dürfte. Zugegeben, es gibt auch verständnisvolle Hüter der Gerechtigkeit, aber ich bin dann wohl ein Pechvogel, sobald ich den Bürgersteig mit der Straße tausche. Es sind zwei bedauerliche Erfahrungen, aber Erfahrung macht bekanntlich klug! Obwohl ich Ihrer von mir sehr geschätzten Zeitschrift jeden Abonnenten von Herzen gönne, hoffentlich ist mein künftiger Sachbearbeiter kein Staatsanwalt, der auf Ihrer Abonnentenliste steht, sonst gnade mir Gott.

Allen anderen Pechvögeln ein guter Tip: Wir ziehen um nach Ansbach!

Werner Küffe, Werl (Westfalen)

*

Sie verurteilen mit Recht die leichtfertige Rechtsprechung einiger Gerichte in Verkehrssachen. Dagegen muß ich aus Erfahrung sagen, daß es durchaus viele Gerichte gibt, die sich eine mustergültige Mühe geben, jedem Fall gerecht zu werden, und dieses Ziel auch tatsächlich erreichen. Schließlich ist nicht jeder verurteilte Verkehrssünder ein Justizopfer. Ich habe zahlreichen Verhandlungen beiwohnen können und muß summa summarum feststellen, daß ich bisher keinen einzigen Fall schlechter Verhandlungsführung erlebt habe. Die Urteile erschienen den Autopraktikern immer gerecht und in manchen Fällen sogar reichlich milde. Täglich schimpfen wir auf die Verkehrsrowdies, aber jeder Verurteilte soll nun plötzlich ein Unschuldslamm sein? Dann wollen Sie nicht, daß Verkehrsdelinquenten auf die gleiche Stufe mit den Verbrechern gestellt werden. Ist aber z. B. ein Fernlastfahrer, der urplötzlich nach links ausschert, ohne sich um die hinter ihm fahrenden Wagen zu kümmern (in seinem dicken Brummer kann ihm ja physisch nichts passieren!), etwas Besseres als ein Fallensteller oder gemeiner Raubmörder? Noch vorgestern sah ich auf der Autobahn auf diese Weise einen schweren Unfall, bei dem wahrscheinlich mehrere Personen den Tod fanden. Und das soll ein Kavaliersdelikt sein? Schimpfen Sie also auf die schlechten Gerichte, aber heben Sie auch gleichzeitig hervor, daß kein Mensch vor der Justiz Angst zu haben braucht. Freisprüche kommen täglich vor. *Dolmetscher N. E. Ehlert, Bad Godesberg*

Wohnanhänger

(zu Heft 7, Seite 26)

Die Firma Süchting & Co. teilt uns mit, daß die Höhe des aufgebauten Wohnanhängers „Trabant" 2100 mm, aufgeklappt 2750 mm beträgt und vier normale Matratzen im Anhänger — und nicht wie erwähnt zwei Normal- und zwei Kinderbetten — untergebracht werden können.

Weiterhin wäre zu der Tabelle auf Seite 28 nachzutragen, daß die Preise für die Westfalia-Wohnanhänger Camping — 2 sich auf 5675.— DM und für den Camping — 4 auf 5975.— DM belaufen. Ohne Kühlschrank ermäßigen sich die Preise um 295.— DM, ohne Heizung um 150.— DM. Ein Klosett für beide Modelle kostet 96.— DM, ein Vorzelt mit Abteil zur Unterbringung eines Klosetts 495.— DM. Beide Westfalia-Anhänger-Modelle haben eine tiefgezogene Ganzstahlkarosserie mit Sperrholz-Innenverkleidung. *Ulrich Sempert*

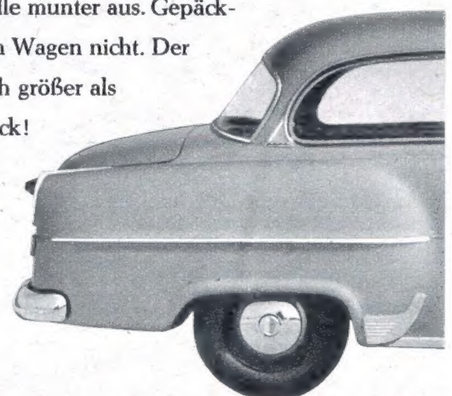
Achtung! Frau am Steuer!



Otto Germann, Frankfurt/Main

ER IST DER STOLZ DER FAMILIE...

Das Bild wird Vater in der Brieftasche tragen. Der Sohn wird es begeistert in der Schule zeigen: Das ist unser REKORD! Gewiß, der Junior weiß noch nicht viel vom günstigen Drehmomentverlauf und von dem großen Beschleunigungsvermögen des berühmten 1,5 Ltr. OPEL-Kurzhubmotors... aber er ist stolz auf den schönen, schnittigen Wagen. Und die Familie ist es auch! Man schätzt die vielen REKORD-Vorzüge: das mühelose Fahren, die Zuverlässigkeit, die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit. Der REKORD ist ein sehr bequemer Wagen und ein komfortabler dazu. Reichlich Platz – auch auf den Fondsitzen! Bewegungsfreiheit für Arme und Beine, anschmiegsame Polsterung mit Schaumstoff-Auflage und dann: der REKORD fährt leise! Das schont die Nerven. Wenn die Fahrt auch lange dauert, am Ziel steigen alle munter aus. Gepäcksorgen gibt es bei diesem Wagen nicht. Der Kofferraum ist meist noch größer als das große Urlaubs-Gepäck!



OPEL OLYMPIA REKORD DM **5990.-** a.W.

Serienmäßig mit schlauchlosen Sicherheitsreifen



ADAM OPEL AG · RÜSSELSHEIM AM MAIN

Opel-Händler überall · In Europa Vertrieb und Kundendienst durch die Organisation der General Motors

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Frank Munro, Detroit . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 / 2036 Stgt.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

26. MAI 1956
33. JAHRGANG
11

Unser Titelbild
Foto: Wieselmann

Es täuscht sich

wer da glaubt, im Werkhof von Sindelfingen wäre hier ein Teil der unverkauften Mercedesproduktion abgestellt. Es handelt sich vielmehr um genau, ganz genau 563 Fahrzeuge der neuen Typen 190, 219 und 220 S, die am 4. Mai von hier aus zu den Niederlassungen und Vertretungen im ganzen Bundesgebiet gebracht wurden, um überall gleichzeitig vorgestellt zu werden. Das von bösen Leuten in die Welt gesetzte Gerücht, die Bauern in der Umgebung Sindelfingens könnten dieses Frühjahr ihre Felder wegen Tausender dort abgestellter Mercedeswagen nicht bestellen, entbehrt übrigens, wie wir uns glaubhaft versichern ließen, jeglicher Grundlage.



Erwiesene Unschuld!

An einem Augustnachmittag des letzten Jahres befestigten Arbeiter im Auftrage des zuständigen Tiefbauamtes an einer Gaslaterne, die an einer sehr belebten Kreuzung im pfälzischen Städtchen Frankenthal steht, ein Dreieckschild („Vorfahrt beachten!"). Daß an besagter Laterne aber bereits ein Viereckschild (Zeichen für Vorfahrtstraße) hing, störte die Annagler weiter nicht, und sie nahmen es auch nicht ab. So dauerte es nur kurze Zeit, bis infolge der unverständlichen Beschilderung ein Motorradfahrer mit einem Wagen zusammenstieß, wobei es zwei Verletzte und bedeutenden Sachschaden gab. Kaum war dieser Unfall aufgenommen, da krachte es schon wieder an der gleichen Stelle: ein Wagen von auswärts war an einen anderen geraten; auch diesmal wurde der Fahrer verletzt.

Staatsanwalt Jochum von Frankenthal, der sich mit den beiden Fällen zu beschäftigen hatte, tat etwas sehr Ungewöhnliches, wiewohl es eigentlich normal so zu sein hätte: Er stellte das Verfahren gegen die beteiligten Verkehrsteilnehmer ein, zitierte hingegen die beiden Beamten auf die Anklagebank, die für die Anbringung der irreführenden Verkehrsschilder verantwortlich waren, nämlich den Polizeiverwaltungsoberinspektor Franz Reinhard (46) und den Leiter des Tiefbauamtes, Bauamtmann Hugo Deckert (60).

Anfang Mai standen die beiden Herren vor ihrem Richter. Zu ihrer Entschuldigung gaben sie an, daß keine Stoppschilder mehr vorhanden gewesen (!) und daß die Schilder durch Unerfahrene angebracht worden seien. Insbesondere der letztere Umstand aber hatte die Angeklagten keineswegs veranlaßt, zu kontrollieren, ob der Auftrag von den Bauarbeitern auch richtig ausgeführt wurde. Und eben wegen dieser Fahrlässigkeit und Pflichtverletzung, die leicht noch weit schlimmere Folgen hätte haben können, beantragte Staatsanwalt Jochum gegen die beiden Beamten je 100 DM Geldstrafe.

Doch Verkehrsrichter Dr. Hergt, der selbst seit 1945 nicht mehr am Steuer gesessen hat, sprach die beiden Beamten zur allgemeinen Überraschung „wegen erwiesener Unschuld" frei! Gewiß sei es ungewöhnlich, so heißt es in der Begründung, sich widersprechende Verkehrszeichen aufzustellen, aber anderseits sei dies auch nicht unzulässig. Hingegen seien die Verkehrsteilnehmer, die an den beiden Unfällen beteiligt waren, selber schuld, denn bei größerer Sorgfalt hätten sie erkennen müssen, daß an der Beschilderung etwas nicht stimme. Unter diesen Umständen hätten sie die sich gegenseitig aufhebenden Schilder überhaupt nicht beachten, dafür um so besser aufpassen und sich nach den allgemeinen Verkehrsregeln richten sollen.

Keinen Aufschluß gibt die treffliche Urteilsbegründung des ehrenwerten Verkehrsrichters Dr. Hergt über die naheliegende Frage, zu welchem Zweck man denn überhaupt noch Verkehrsschilder anbringe. Hoffentlich aber hat sich Staatsanwalt Jochum durch diesen merkwürdigen Freispruch nicht entmutigen lassen, was man an sich ohne weiteres verstehen könnte. Sollte nämlich das Urteil tatsächlich rechtskräftig werden, weil die Anklagebehörde auf eine Berufung verzichtet, dann geschähe das Unglaubliche, daß die damals Verletzten, die wegen der blödsinnigen Beschilderung zusammengestoßen und interessanterweise in dem Verfahren gegen die beiden Beamten nicht als Nebenkläger zugelassen worden waren, mit einer Anklage rechnen müssen. Verkehrsrichter Dr. Hergt nämlich hat die Einstellung des Strafverfahrens gegen die Kraftfahrer für nichtig erklärt, die Staatsanwalt Jochum verfügt hatte, als er Anklage gegen die beiden Beamten erhob.

Heinrich Augsburger

Ganz kurz

An die deutsche Kraftfahrzeugindustrie

appellierte Bundesverkehrsminister Seebohm in einer Ansprache anläßlich des Weltgesundheitstages, sie solle bei ihrer Arbeit in erster Linie an die Gesundheit der Menschen denken und möglichst unfallsichere Kraftfahrzeuge konstruieren.

Mit Schärfe wandte sich der ADAC

anläßlich seiner Jahreshauptversammlung, die am 13. 5. in Hannover durchgeführt wurde, in einer Resolution an die Bundesregierung gegen die ständig wachsende Gesetzgebungsflut auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, die den Verkehrsteilnehmer in untragbarer Weise überfordere. Es sei im Einzelfalle nicht mehr sicher zu beurteilen, welche Vorschriften gerade gelten! Der ADAC bat die Bundesregierung im Interesse der Verkehrssicherheit dringend, die Bestrebungen einzustellen, die auf weitere Änderungen des Verkehrsrechtes zielen, und statt dessen unverzüglich mit den Vorarbeiten für eine unkomplizierte, leicht verständliche und einprägsame Verkehrsgesetzgebung zu beginnen.

Motorisierung der Bundeswehr

Über die Kraftfahrzeug-Beschaffung für die Bundeswehr wurden erste umfassendere Zahlen bei der Vorlage des Nachtragshaushaltes 1955 für das Bundesverteidigungsministerium genannt: 1000 Pkw bis 1,3 Liter, 320 Pkw bis 2 Liter, 10 Pkw über 2 Liter, 100 VW-Busse, 5000 Vierteltonner (DKW-Geländewagen), 2300 1½-Tonner, 5000 Dreitonner, 3900 Fünftonner, 1300 Siebentonner, 150 Lkw bis zu 15 t, 6700 Lkw-Anhänger, 50 Feuerlöschfahrzeuge, 90 Omnibusse, 3000 Motorräder. Die Gesamtanschaffungssumme hierfür beläuft sich auf über 621 Mill. DM (davon über 86 Mill. DM Haushaltsnachtrag 1955).

Auf dem westdeutschen Benzinmarkt

ist ein verschärfter Konkurrenzkampf zu erwarten. Die Caltex California Texas Oil Company Ltd., die bereits in 67 Ländern vertreten ist, will als Partner der Tank-Kraft G.m.b.H., Hannover, nunmehr auch im Bundesgebiet tätig werden und zu diesem Zweck hier etwa 4000 Tankstellen einrichten. Außerdem planen bekanntlich je eine französische und belgische Gesellschaft den Neubau von 3200 bis 4000 Tankstellen. Dabei ist heute schon die Kapazität der vorhandenen Tankstellen zweifellos bei weitem nicht ausgenutzt. Indes würden die Verbraucher gegen deren weitere Vermehrung nichts einzuwenden haben, wenn sich der angekündigte verschärfte Konkurrenzkampf in Benzinpreis-Herabsetzungen auswirkt. Andernfalls wäre das Hinzukommen weiterer Kraftstoffmarken und Tankanlagen höchst überflüssig.

Die Mineralölsteuer

brachte dem Bund im vergangenen Jahr 1255 Mill. DM ein, wie aus einer amtlichen Verlautbarung des Bundesfinanzministeriums hervorgeht. In der gleichen Zeit hat der Bund aber nur 550 Mill. DM für Bundesstraßen und Autobahnen ausgegeben. Im Jahre 1954 brachte die Mineralölsteuer 810 Mill. DM ein. Die Zunahme beträgt demnach 55%.

Schon wieder

brach ein Militärlastwagen, und zwar diesmal einer der britischen Besatzungsmacht, auf der Autobahn Hamburg–Lübeck unvermittelt aus einer Kolonne aus, um verkehrswidrig über den Grünstreifen hinweg zu wenden. Ein Mercedes 220, der eben zum Überholen angesetzt hatte, stieß mit ihm zusammen, überschlug sich mehrere Male und blieb völlig demoliert auf dem Grünstreifen liegen. Die Insassen des Wagens wurden erstaunlicher- und glücklicherweise nur leicht verletzt.

Aus durchsichtigem Material

wird beim Packard in Zukunft der im Motorraum angerordnete Bremsflüssigkeitsbehälter bestehen, nachdem sich herausstellte, daß in Amerika bei 73% aller Bremsversager die mangelhafte Kontrolle der Bremsflüssigkeit schuld war. Bei den französischen Wagen ist der durchsichtige Behälter schon lange üblich, man findet ihn aber, wenigstens serienmäßig, noch bei keinem einzigen deutschen Wagen.

Der Reisepaß

braucht nach Ablauf seiner Gültigkeit nicht mehr zurückgegeben zu werden, sofern man ein „berechtigtes Interesse an der Belassung des Passes" nachweisen kann. Die Behörden sollen diesbezüglich großzügig verfahren. Der Paß wird dann auf jeder Seite „Ungültig!" gestempelt.

In Jugoslawien

gilt die grüne Versicherungskarte nicht. Deshalb hat der HUK-Verband mit der jugoslawischen Staatsversicherung die Einführung einer „gelben Versicherungskarte" vereinbart. Diese muß vor der Reise bei der jeweiligen Haftpflicht-Versicherungsgesellschaft angefordert werden. Jeder Schadensfall in Jugoslawien ist sofort der Staatsversicherung zu melden, die über ihre zahlreichen Geschäftsstellen eine Beschlagnahme der Kraftfahrzeuge verhindert und jede nur mögliche Hilfe leistet. Jeder motorisierte Jugoslawienreisende sollte sich die Adresse der Belgrader Zentrale der Staatsversicherung notieren: Drzavni osiguravajuci zavod, Generalnadirekcija, Beograd, P.F. 250. Ul Proleterskih brigada 8.

Verbilligte Ferientriptyks

für deutsche Motortouristen, die ins Ausland reisen wollen, werden seit dem 10. Mai vom ADAC, AvD und DTC ausgegeben. Sie gelten 3 Monate und kosten für Kraftfahrzeuge über 500 ccm DM 9.– und unter 500 ccm DM 6.– (für Clubmitglieder DM 6.– bzw. DM 4.–). Für diese Ferientriptyks gewähren die Automobilclubs die gleichen Vergünstigungen, so die Auslandskredithilfe für notwendige Reparaturen, ärztliche Hilfe oder Rechtsbeistand sowie den Auslandshilfsdienst, der sich bis auf den Rücktransport nur im Inland reparierbarer Fahrzeuge erstreckt, wie für Jahrestriptyks, die auch weiterhin das günstigste Grenzdokument für mehrmalige Reisen in das gleiche Land bleiben. Daneben wird auch in Zukunft das Triptyk für einen einmaligen Grenzübergang innerhalb von 3 Monaten (Triptyque pour un seul voyage) zum Preis von DM 3.– ausgegeben. Es gilt für die Länder Belgien, Dänemark, Deutschland, England, Italien, Luxemburg, Holland, Norwegen, Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei und Ungarn.

Fahrerlaubnis für Jugendliche

Der Bundesminister für Verkehr hat die Verkehrsminister der Länder darauf hingewiesen, daß die sich von Jahr zu Jahr verschlechternde Arbeitsmarktlage in der Landwirtschaft dazu zwingt, auch Jugendliche unter 16 Jahren als Fahrer von Zugmaschinen und Arbeitsmaschinen zu verwenden. Die zuständigen unteren Verwaltungsbehörden sollen daher an die Möglichkeit erinnert werden, in geeigneten Fällen die Fahrerlaubnis der Klasse IV ausnahmsweise an Jugendliche unter 16 Jahren zu erteilen. Die Erfordernisse der Verkehrssicherung sollen selbstverständlich dabei gewahrt bleiben. So kann es zweckmäßig sein, die Erlaubnis auf bestimmte Straßen, z. B. den Weg zur Arbeitsstätte, zu beschränken.

Herabgesetzt

wurde der Preis für die NSU-Max (250 ccm, 18 PS), die in den beiden letzten Jahren das meistverkaufte deutsche Motorrad war, von DM 1990.– auf DM 1795.– und für die NSU-Superlux (200 ccm, 11 PS) von DM 1595.– auf DM 1525.–.

H. H. Franklin

verstarb im Alter von 89 Jahren. Der Amerikaner hat von 1902 bis 1934 die Franklin-Wagen mit luftgekühltem Motor gebaut, die heute noch bei den Sammlern antiker und klassischer Autos sehr begehrt sind. 1929, in seinem besten Jahr, wurden 14 000 Franklin-Wagen produziert.

Als nächste Testberichte

erscheinen der von der Borgward-Isabella TS in Heft 12 und von der Renault-Dauphine in Heft 13.

Es stinkt am Rand der Autobahnen

So rühmlich es für die Regierung ist, daß endlich einmal darangegangen werden soll, das Straßennetz der Bundesrepublik auszubauen und instand zu setzen, so unrühmlich ist es, daß beim Ausbau und Weiterbau der Autobahnen nicht einmal an die primitivsten menschlichen Bedürfnisse gedacht wird.

Auf der einen Seite — im wahrsten Sinne des Wortes — finden wir an den Autobahnen, zumeist wunderbar gelegen, die vornehmsten Raststätten, bei denen in keiner Weise an irgendwelchem Aufwand gespart wurde, auf der anderen Seite dagegen die sogenannten „Parkplätze", die heutzutage eher Latrinen gleichen als einem Rastplatz. Es geht einfach nicht an, weiterhin an der Tatsache vorüberzugehen, daß diese sogenannten Park- oder Rastplätze als öffentliche Bedürfnisanstalten benutzt werden.

Diese Plätze sind teilweise so stark verschmutzt, daß man sich nicht mehr aus seinem Wagen traut. Die Rastplätze in Süddeutschland sind gegenüber denen in Norddeutschland nicht ganz so verschmutzt, was nicht besagt, daß der Süden seine Plätze sauberer hält. Die Verschmutzung wächst naturgemäß mit der Verkehrsdichte auf den einzelnen Autobahnen. So bedeutet es heutzutage beispielsweise im Rhein- und Ruhrgebiet eine Gefahr für die Gesundheit, auf den dortigen Rastplätzen haltzumachen, und wir brauchen uns nicht zu wundern, wenn diese Stätten eines Tages die Ausgangsherde für Seuchen und ansteckende Krankheiten werden, ja vielleicht schon heute sind. Viele Autofahrer meiden längst aus hygienischen Gründen die mit Fäkalien, Papier, Obstabfällen und anderem Unrat verdreckten Parkplätze. Daraus muß geschlossen werden, daß diese Leute, wenn kilometerweit kein Rasthaus in der Nähe ist, auf der Autobahn anhalten, um Unaufschiebbares zu erledigen. Dadurch wird die Sicherheit auf den Autobahnen nicht gerade gefördert.

Wir bringen absichtlich keine Fotos dieser „Örtlichkeiten", um den Lesern den unschönen, ekelerregenden Anblick dieses Sammelsuriums von Unrat zu ersparen. Wer will, kann sich aus eigener Anschauung von den dort herrschenden Zuständen überzeugen. Die Verschmutzung reicht bis weit in die Landschaft hinein. Der Gestank, zumal in der wärmeren Jahreszeit, ist unausstehlich. Die Papierkörbe auf den Plätzen selbst sind entweder überfüllt oder gar nicht vorhanden. An manchen Stellen angelegte Gruben zur Aufnahme von Speiseresten, Zigaretten — oder Keksschachteln usw. sind ungechlort und ziehen massenhaft Mäuse, Ratten und Schmeißfliegen an. Wer in dieser Umgebung sein Butterbrot verzehren will, dem vergeht der Appetit. Daß diese kloakenartigen Plätze auf ausländische Besucher einen denkbar schlechten Eindruck machen, ist auch wohl klar.

In Süddeutschland sind teilweise bereits Tische und Bänke aufgestellt; auch Wasser (Brunnen) findet man oftmals. Leider aber nimmt auch hier die Verschmutzung von Tag zu Tag zu, so daß dringend nach neuen Wegen zur Bereinigung dieser unliebsamen Angelegenheit gesucht werden muß. Deren gibt es viele. Auf einige Möglichkeiten sei hier hingewiesen.

Die bisherigen Rasthäuser sind sehr komfortabel ausgestattet. Aber dem Niveau dieser Häuser entsprechen auch ihre Preise, was allein schon durch die hohe Pacht, welche die Autobahnverwaltung fordert, bedingt ist.

Es besteht demnach ohne Zweifel ein großer Bedarf an kleinen Rasthäusern, die in bescheidenerem Rahmen gehalten sind, so daß auch der weniger bemittelte Kraftfahrer dort einkehren kann. Für derartige Vorhaben müßte freilich die Pacht seitens der Autobahnverwaltung gesenkt werden. Man kann unmöglich vom Staat verlangen, daß auf jedem Park- bzw. Rastplatz der Autobahnen bewachte und dauernd saubergehaltene Bedürfnisanstalten eingerichtet werden. Eine derartige Regelung wäre finanziell untragbar. Diese einfacheren Rasthäuser sollten selbstverständlich nicht auf jedem Parkplatz errichtet werden, sondern zunächst an den Stellen der Autobahnen, an denen der Bedarf am vordringlichsten ist. Parkplätze, die als überflüssig erscheinen, sollten unverzüglich geschlossen werden. Die weitaus größte Zahl der Parkplätze ist aus Sicherheitsgründen zweckmäßig beizubehalten, doch sollten alle Bäume und Sträucher in der näheren Umgebung dieser nicht als Rast-, sondern nur als Parkplatz dienenden Stellen entfernt werden. Für den Standort der neuen Rasthäuser sind daher aus gleichem Grunde (Ersparnis des Beseitigens von Bäumen und Unterholz!) die bewaldeten Parkplätze vorzusehen.

Eine weitere Möglichkeit zur Beseitigung der aufgezeigten Unzulänglichkeiten liegt im weiteren Ausbau der Tankstellen an den Autobahnen. Diesen können meist ohne weiteres, wie es bereits auch teilweise der Fall ist, kleinere Restaurationsbetriebe angegliedert werden. Vielleicht wäre es sogar reizvoll, hier und da eventuell eine Tankstelle zu einem sogenannten „Motel" amerikanischer Prägung auszubauen.

Hinweisschilder in angemessener Entfernung von den jeweiligen Raststätten an den Autobahnen oder aber, um den Schilderwald nicht unnütz zu vergrößern, auf den verbleibenden Parkplätzen ohne „Rastmöglichkeit" aufgebaut, könnten zur schnellen Orientierung dienen und zum Aufsuchen einer solchen Autobahnraststätte einladen. Es empfiehlt sich jedoch ein einheitliches, auch den Ausländern verständliches Hinweisschild zu verwenden.

Bei den aufgezählten Beispielen wird es immer möglich sein, für eine ausreichende Anzahl von Toiletten zu sorgen, die zudem entsprechend überwacht und saubergehalten werden können.

Man sollte daher beim Bau neuer Autobahnen von vornherein die Park- und Rastplätze so gestalten, daß es gar nicht erst zu den beschriebenen Mißständen kommen kann. Auf keinen Fall dürfen wir dulden, daß hier alles beim alten bleibt. Wir können mit Recht auf unsere Autobahnen stolz sein. Um so mehr Augenmerk sollten wir daher auf die „Kleinigkeiten" am Rande dieser schönsten Autostraßen Deutschlands richten.

Dr. rer. nat. Wolfgang Wegener

Wo bleibt die Scheibenbremse?

Diese Frage ist häufig das Gesprächsthema nicht nur unter Automobilisten, sondern auch bei den Leuten der Automobilindustrie, sie ist sogar um so interessanter — nicht nur im Sinne der Fahrsicherheit und des Bremsproblems — durch die Tatsache, daß die Scheibenbremse an sich keine Neuheit ist, wiederholt in der Geschichte des Automobilbaus von sich reden gemacht hat und heute bereits weitgehend im Flugzeugbau verwendet wird.

In den frühesten Anfängen des Automobils und besonders an jenen Fahrzeugen, die in Frankreich entwickelt wurden, traten wiederholt in verschiedener Form Scheibenbremsen in Erscheinung. Man erkannte bereits damals, daß diese Art von Bremse kaum unter der während der Bremsung entstehenden Wärmebildung leidet, da sie von der Scheibe leichter als von einer Bremstrommel abgeleitet wird. Diese Erkenntnis reicht bis zur Jahrhundertwende zurück, doch damals scheiterte der Erfolg der Scheibenbremse an den verhältnismäßig weichen Bremsbelägen, die dem hohen Bremsdruck nicht standhielten, wie er für das einwandfreie Arbeiten einer Scheibenbremse erforderlich ist.

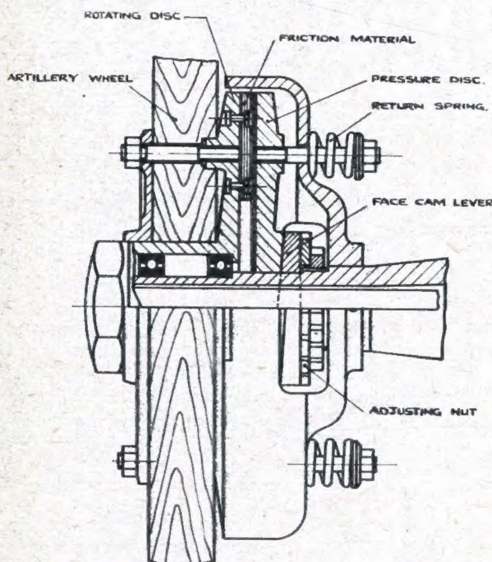
Geht man in der Geschichte zurück, so findet man, daß sich fast alle führenden Konstrukteure, u. a. auch Prof. Porsche, gelegentlich mit dieser Art von Bremse beschäftigt haben. Obwohl sie als Radbremse für geraume Zeit nicht in Erscheinung trat, so wurde sie doch wiederholt als Handbremse unmittelbar nach dem Getriebe oder vor der Hinterachse verwendet, wo normalerweise damals eine Außenbandbremse verwendet wurde.

Eine Art Scheibenbremse hingegen fand sich bald beim Fahrrad, und zwar in Form der bekannten Felgenbremse. In der Mitte der 30er Jahre, als die meisten Automobile eine Geschwindigkeit von 100 km/st überschreiten konnten und auch Lastwagen mit höheren Geschwindigkeiten und Lasten fuhren, wurde das Thema Scheibenbremse wieder aktuell, und verschiedene bedeutende Fortschritte lassen sich von da ab verzeichnen. Anzuführen ist hier jedoch, daß die Flugzeugindustrie, vornehmlich die der Vereinigten Staaten, besonderes Interesse an der Entwicklung der Scheibenbremse zeigte, da das die einzige Möglichkeit war, die ständig höher werdenden Landegeschwindigkeiten — verschärft durch die ständig erhöhte Tragfähigkeit der Flugzeuge — zu bewältigen und so im begrenzten Bereiche der Ausbaumöglichkeit der Rollfelder das Landungsproblem sicher zu beherrschen.

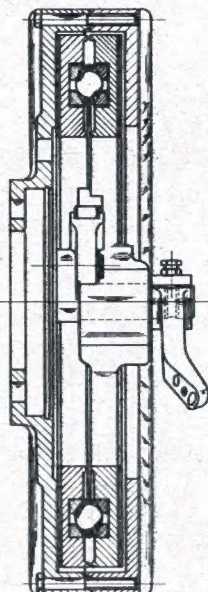
Die amerikanische Goodyear-Gesellschaft leistete auf diesem Gebiet einige Pionierarbeit, und ihre Bremse wurde im Crosley-Wagen der Jahre 1936/37 verwendet. Sie bestand aus einer Stahlscheibe, die unmittelbar mit der Nabe verbunden war. An jeder Seite der Scheibe befanden sich zwei kreisrunde, hydraulisch betätigte Bremskörper. Ihr Nachteil war, daß hier eine Bremsendeckplatte verwendet wurde, welche die Wärmeableitung teilweise beeinträchtigte, fernerhin war die Führung der beiden Bremskörper nicht genügend stark und genau, um ein sanftes Bremsen zu ermöglichen.

Im Jahre 1938 entwickelte das englische Girling-Unternehmen, heute Europas größte Bremsenfabrik, eine Scheibenbremse mit Servo-Mechanismus, welche in einem Daimler-Panzerwagen und später in einem kleinen Spähwagen verwendet wurde. Durch die Servo-Wirkung — durch einen sperrenden Kugelmechanismus erzielt — wurden die Bremsbeläge dieser Scheibenbremse sehr hoch beansprucht, wobei zu beachten ist, daß diese noch verhältnismäßig weicher waren, als man sie heute allgemein in Scheibenbremsen verwendet. Während des letzten Krieges wurden Scheibenbremsen erfolgreich in deutschen Panzerfahrzeugen, so auch im Tiger, verwendet, woraus zu ersehen ist, daß die Scheibenbremse im schweren Fahrzeug das Bremsproblem weitgehend lösen kann. Auch fand damals die Scheibenbremse durch die Entwicklung von Düsenflugzeugen allgemeine Verbreitung, was heute noch weitestgehend mit großem Erfolg der Fall ist. Manche wertvolle Entwicklungsarbeit wurde hier durch die englische Dunlop-Gesellschaft geleistet.

Unmittelbar nach 1946 erweckte die Scheibenbremse das allgemeine

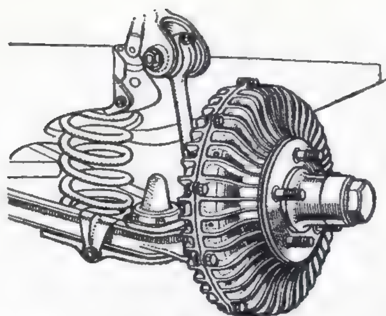


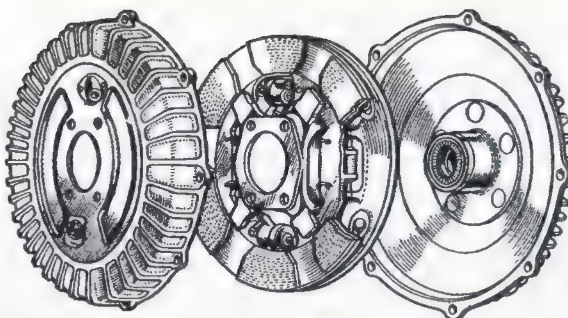
Diese Scheibenbremse war zwischen 1900 und 1905 in den französischen Cottereau-Wagen zu finden. Ähnliche Ausführungen dieser Bremse wurden auch von Sizaire-Naudin, Cupelle, Dion-Bouton und anderen bekannten französischen Marken der damaligen Zeit verwendet.

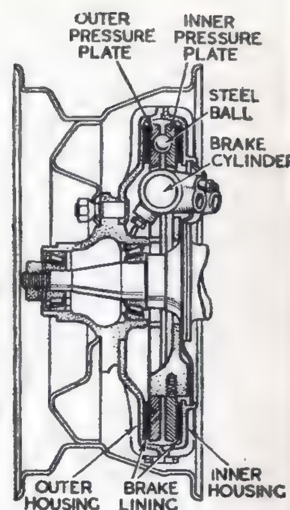


Die Scheibenbremse des deutschen Tiger Tanks VI hatte sperrende Kugeln, durch die eine hohe Servo-Wirkung erzielt wurde.

Unser Kopfbild: Girling-Scheibenbremse an einem MG-A



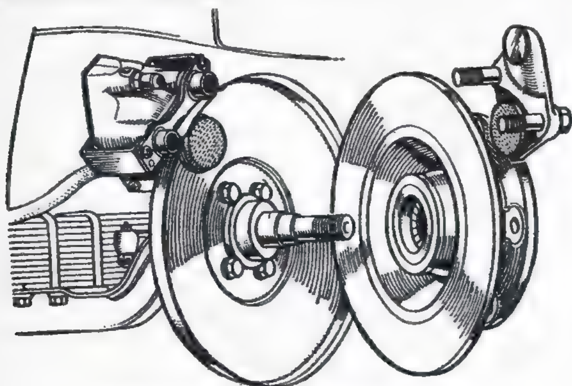




Die Chrysler-Scheibenbremse, wie sie am Crown Imperial in den Jahren 1949/50 eingebaut wurde. In der Schnittzeichnung (rechts) ist die Anordnung der Bremsflächen sichtbar.

Interesse der Automobilkonstrukteure, denn durch die ständig kleiner werdenden Raddurchmesser wurde die Unterbringung von Innenbackenbremsen schwieriger, wie auch durch die allgemeine Verwendung von Preßstahlfelgen die Luftzirkulation in der Innenbackenbremse (und damit die Wärmeableitung) beträchtlich beeinflußt wurde. Während man in Amerika an eine gekapselte Innenbackenbremse mit mechanischer Servo-Wirkung dachte, verfolgte man in Europa die Idee einer freiliegenden Bremsscheibe.

Die amerikanische Lambert-Bremse war ein typisches Beispiel dafür; sie wurde versuchsweise in verschiedenen Personenwagen verwendet. Chrysler entwickelte ebenfalls eine gekapselte Scheibenbremse, welche in der Crown Imperial-Limousine verwendet wurde. Diese Bremsen litten jedoch sehr unter beschränkter Wärmeabfuhr, so daß man wieder zur Innenbackenbremse zurückkehrte.



Amerikanische Crosley-Scheibenbremse 1936/37

Der offenen Scheibenbremse, welche die europäische Industrie interessierte, stand jedoch, wie nun bewiesen ist, eine bessere Zukunft bevor. Hier muß jedoch auch erwähnt werden, daß die europäische Automobilindustrie in den letzten Jahren die Innenbackenbremse sehr hoch entwickelt hat. Ein Großteil der Entwicklung der Scheibenbremse für Kraftfahrzeuge wurde in den unmittelbaren Nachkriegsjahren von Girling, Lockheed und Dunlop durchgeführt. Während ursprünglich für die Bremsen dieser Unternehmen paarweise zwei bis drei kleine kreisförmige Backen mit einer zangenartigen Wirkung verwendet wurden, ist man nun von der kreisrunden Bremsbackenform abgegangen, weil diese die Bremsscheiben in ungünstiger Weise abnützten, was bei segmentförmigen Backen nicht der Fall ist.

In verschiedenen Sport- und Rennwagen trat die Scheibenbremse in Erscheinung. In allen Fällen handelt es sich um hydraulisch betätigte Scheibenbremsen, die sich äußerlich zwar ähnlich sehen, deren konstruktive Einzelheiten sich aber vielfach unterscheiden und weitgehend durch Patente geschützt sind.

Die bessere Wärmeabführung bei der offenen Scheibenbremse, welche durch Lüftungsschlitze innerhalb der Bremsscheibe noch weiter gefördert wird, das verhältnismäßig geringe Gewicht der umlaufenden Teile wie auch die wesentlich geringere Beanspruchung des Bremsbelages — dieser wird gegen eine vollkommen ebene, verhältnismäßig kühle Schleiffläche gedrückt — sind die Hauptvorteile der Scheibenbremse. Jedoch ist diese Bremse, bedingt durch konstruktive Einzelheiten, teurer als eine Innenbackenbremse.

Für die Höchstgeschwindigkeiten der heutigen Personenwagen ist die Innenbackenbremse in den meisten Fällen noch ausreichend. Das gilt jedoch nicht für Sportwagen, wo zweifellos in vielen Fällen Scheibenbremsen für die Vorderräder vorzuziehen sind.

Der neue Citroen DS 19 ist ein gutes Beispiel dafür, was durch die Verwendung von Scheibenbremsen erzielt werden kann. Hier werden Innenbord-Scheibenbremsen für die Vorderräder verwendet, wodurch man die Möglichkeit erhielt, dem Wagen einen größeren Vorderradeinschlag als beim normalen Fronttriebler zu geben. Weiter ergaben die Scheibenbremsen eine gedrungenere Bauweise und trotzdem eine hervorragende Wärmeableitung.

In England wurde innerhalb der letzten Monate die Girling-Scheibenbremse für verschiedene interessante und vollkommen verschiedene Zwecke verwendet. So waren die M.G.-A.-Rennsportwagen, welche an der Ulster Tourist Trophy teilnahmen, mit Scheibenbremsen ausgerüstet. Neuerdings hat auch eine der größten englischen Autobus-Gesellschaften, die Midland Red, welche ihre eigenen Fahrzeuge baut, den Entschluß gefaßt, die Girling-Scheibenbremse allgemein zu verwenden. Eine Kleinserie von Autobussen, die versuchsweise mit diesen Bremsen ausgerüstet war, erbrachte nämlich den Beweis, daß diese Bremse ohne Erneuerung des Bremsbelages 100 000—150 000 km zurücklegt, und daß darüber hinaus die Bremsbeläge innerhalb von 25 Minuten erneuert werden können.

Dies ist also der gegenwärtige Stand der Scheibenbremse: allgemeine Verwendung im Flugzeugbau und nur vereinzelte Verwendung im Automobilbau. Jedoch ist ihre Entwicklung nun so weit fortgeschritten, daß sie in der unmittelbaren Zukunft nicht nur im schnellen Personenwagen, sondern auch im schweren Nutzkraftwagen Verwendung finden kann.

K. B. Hopfinger



Selten ist

erstens, daß Front- und Heckscheibe so vernünftig eingesetzt sind bzw. waren wie wie bei diesem Alfa Romeo, und zweitens, daß ein solches Zufallsfoto gelingt. Es entstand bei einem Rennen in der Nähe von Kopenhagen. Der schwedische Alfa-Fahrer wurde dabei nur leicht verletzt. Foto: dpa

Die Reihen fest geschlossen ...

Das Schild müßte etwa so aussehen: „Bitte entweder *überholen oder 25 Meter hinter* diesem Schild fahren! Danke."

Welches Schild?

Das Schild am Heck eines jeden Automobils — gleichgültig, ob frontgetrieben oder mit hinterer Antriebsachse, egal ob mit wasser- oder mit luftgekühltem Motor versehen, unabhängig davon, ob mit Personen oder mit Lasten bepackt. Wir sagten: eines jeden Automobils.

Das Schild, warum?

Um die Schlangen auf unseren Straßen sterben zu lassen. Wie bitte? — das müssen Sie noch ein wenig erklären! Mit Vergnügen, so wenig vergnüglich das Thema auch ist.

Eine Schlange entsteht so: vorn fährt ein Langsamer. Dann kommt einer, der wagt sich nicht vorbei (der ist an allem schuld, aber das weiß er nicht. Selbst wenn er es wüßte, würde er vielleicht sagen: nach mir die Sintflut. Aber nicht die Sintflut staut sich hinter ihm, sondern die Schlange). Denn hinter dem zweiten, der sich am ersten nicht vorbeiwagt, ist inzwischen der dritte auf Tuchfühlung aufgelaufen. Der würde schon wagen, wenn er könnte. Aber er kann nicht. Er könnte an *einem* Wagen vorbei, nämlich an dem, der vor ihm als zweiter in der Miniaturschlange fährt. Aber wenn er an diesem einen vorbei ist, beginnt auch schon das Ende des anderen. Und diesen anderen, den Schlangenkopf, den Langsamen, den schafft er nicht mehr, weil der Gegenverkehr sein Recht fordert. Und der Gegenverkehr hat immer recht. Darum bleibt der dritte Wagen, dessen Fahrer ein Überholmanöver zwar wagen würde, aber nicht wagen kann, eben hinter dem zweiten Fahrzeug. Wiederum auf Tuchfühlung.

Als vierter ist inzwischen ein Schneller herangerauscht, der in 12 Sekunden von 60 km/st auf 100 km/st zu beschleunigen vermag — aber hier vermag er zunächst gar nichts. Denn vor ihm bummeln — die Reihen fest geschlossen — drei Wagen im 50-Kilometer-Tempo dahin. Vielleicht nimmt der Schnelle die nächste gefährliche Gelegenheit beim Schopfe und schnellt an den dreien vorüber. Doch was hilft's denen, die hinter ihm fahren? Die nächsten fünf Wagen sind keine Schnellen. Sie haben keine Chancen mehr. Und selbst der sehr Schnelle, der dann in der fest geschlossenen Reihe an der Reihe ist, hat als neunter Wagen der Schlange keine Chancen mehr.

Gebt ihm und den anderen, die da auf unseren Bundesstraßen Tag für Tag fahren müssen, endlich eine Chance!

Wie denn? Ganz einfach: vergessen wir einmal die fest geschlossenen Reihen. Und was dann? Ja, dann lassen wir zwischen jedem Wagen der Schlange einen Abstand von 25 Metern — und schon haben wir sehr viel weniger Schlangen als in diesem Augenblick. Denn dann hat jeder Fahrer, der überholen will, die Möglichkeit, es zu tun. Die 25-Meter-Lücke vor dem überholten Wagen schützt den Überholer vor dem Gegenverkehr. Ein schneller Wagen kann sich dadurch vom Ende einer solchen „porösen Schlange", die keine echte, keine gefährliche Schlange mehr ist, bis zum ersten Fahrzeug vorarbeiten. Voraussetzung ist lediglich, daß jeder Fahrer, der nicht überholen will, 25 Meter Abstand zu dem vor ihm fahrenden Wagen läßt. Er verliert dabei nichts: wenn er nicht zu überholen wünscht, wenn er also in der gleichen Geschwindigkeit zu fahren wünscht, in der sein Vorfahrer fährt, so ist es völlig gleichgültig, ob er 2,5 Meter oder 25 Meter Abstand hält. An seiner Reisegeschwindigkeit ändert sich gar nichts.

Aber an unserem Verkehr auf den Straßen würde sich etwas ändern: er wäre weniger gefährlich. Und damit ist eine ganze Menge erreicht. Dazu gehört allerdings, daß wir nicht nur mit dem Gasfuß fahren, sondern auch den jeweils mitgelieferten Kopf zum Fahren benutzen. Das ist nicht ganz einfach und auf alle Fälle ein wenig anstrengend. Wenigstens am Anfang. Nachher gewöhnt man sich daran.

Das gilt übrigens nicht nur für uns, die wir gleichsam die Schafherden des modernen Straßenverkehrs bilden, sondern auch für unsere Schäfer, die Verkehrspolizei. Fuhr doch da neulich ein Schwerstlastzug mit einem so zwischen 20 und 25 Tonnen schweren Stahlblock auf dem Tieflader zwischen Rastatt und Baden-Oos auf der Fernverkehrsstraße 3 entlang. Da die Ladung breiter war, als erlaubt ist, fuhr dem Transport eine Beiwagenmaschine der Polizei voraus. Das war richtig so — und auf dem Straßenstück vor dem Schwerstlastzug klappte alles tadellos. Nur hatte selbst bei der Polizei niemand daran gedacht, daß es *hinter* dem Geleitzug unmöglich klappen konnte. Denn auf der stark befahrenen Fernstraße 3 wirkte der Geleitzug wie ein Pfropfen, der von den sich hinter ihm stauenden Fahrzeugen mühsam vorangedrückt wurde. Ein zügiges Überholen war bei dem munteren Gegenverkehr nicht möglich. Also hätte ein weiteres Polizeimotorrad hinter dem Transporter wenigstens für ein tropfenweises Überholen sorgen müssen. Aber dafür sorgte niemand. So sorgten sich dann die Mitglieder der gut 750 Meter langen Riesenschlange, wie das wohl weitergehen sollte. Es ging weiter: mit 35 km/st Geschwindigkeit. Die Reihen fest geschlossen.

Das lag vor allem daran, daß unmittelbar hinter dem Konvoi zwei 4,5 Tonner fuhren, die zwar nicht dazu gehörten, aber mangels Beschleunigungsvermögen und durch den Gegenverkehr fest mit dem Schwerstlastzug verschweißt waren. Eine Schrittmacher-Maschine der Polizei hatte zu allererst diese beiden Lastwagen vorbeilotsen müssen. Notfalls durch Anhalten des Tiefladers. Und vielleicht hätte auch ein Schild gute Dienste geleistet — ein Schild, das gut sichtbar an dem eindrucksvollen Gußstück hätte hängen können und vielleicht noch eines an der zweiten Beiwagenmaschine der Polizei. Aber es fehlte sowohl diese zweite Beiwagenmaschine als auch das Schild.

Welches Schild?

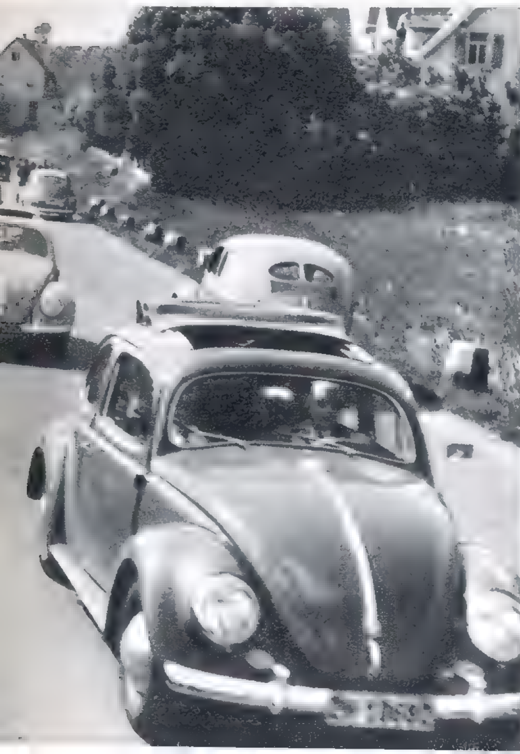
Dieses zum Beispiel: „Bitte entweder *überholen* oder *25 Meter hinter* diesem Schild fahren! Danke."

Sie wissen jetzt: dieses Schild gehört an jedes Automobil. Aber dazu wird es nicht kommen. Denn um dorthin zu kommen, brauchten wir neue Paragraphen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und in der Straßenverkehrs-Ordnung. Das wollen wir nicht, da wir noch damit beschäftigt sind, die alten neuen Paragraphen auswendig zu lernen.

Nicht Paragraphen sollten den Schlangentod auf unseren Straßen veranlassen, sondern wir selbst. Wir können uns das nützliche Schild sparen, wenn wir es uns denken — am Heck jedes vor uns fahrenden Wagens. Dann lösen sich die Schlangen automatisch.

Die Fahrer der hinter Ihnen kommenden Wagen werden Ihnen dankbar sein. Und Sie selbst können sich auch gleich gratulieren. Weil Sie denken können — weil Sie sich dieses Schild denken können: „Bitte entweder *überholen* oder *25 Meter hinter* diesem Schild fahren! Danke."

Jetzt können Sie den Schilder-Text schon auswendig. Das sollen Sie nämlich auch. *K. K.*



Linkes Bild: Die rechte Schlange fährt richtig. Sobald sie die linke Gegenverkehrs-Schlange passiert hat, kann jeder Wagen jeden Wagen überholen. Denn zwischen den Fahrzeugen ist jeweils ein 25-Meter-Zwischenraum, der ein gefahrloses Überholen ermöglicht. Die rechte Wagenschlange ist demnach gar keine richtige Schlange. Gerade darum ist sie richtig!

Bild unten: Richtige Schlangen sind falsch. Auch die Wagenschlange auf diesem Bild ist falsch, weil sie den Straßenverkehr behindert und gefährdet. An dieser Schlange führt selbst bei mäßigem Gegenverkehr kein Weg vorbei. Der Opel Rekord, der übrigens nicht der letzte in dieser Schlange ist, müßte 7 Wagen auf einmal überholen, um wieder freie Fahrt zu haben. Da er das nicht schafft, wächst die Schlange weiter. Denn vorn ist ein Langsamer und dann einer, der sich nicht traut.





Unser Test:

VW KARMANN-GHIA-COUPÉ

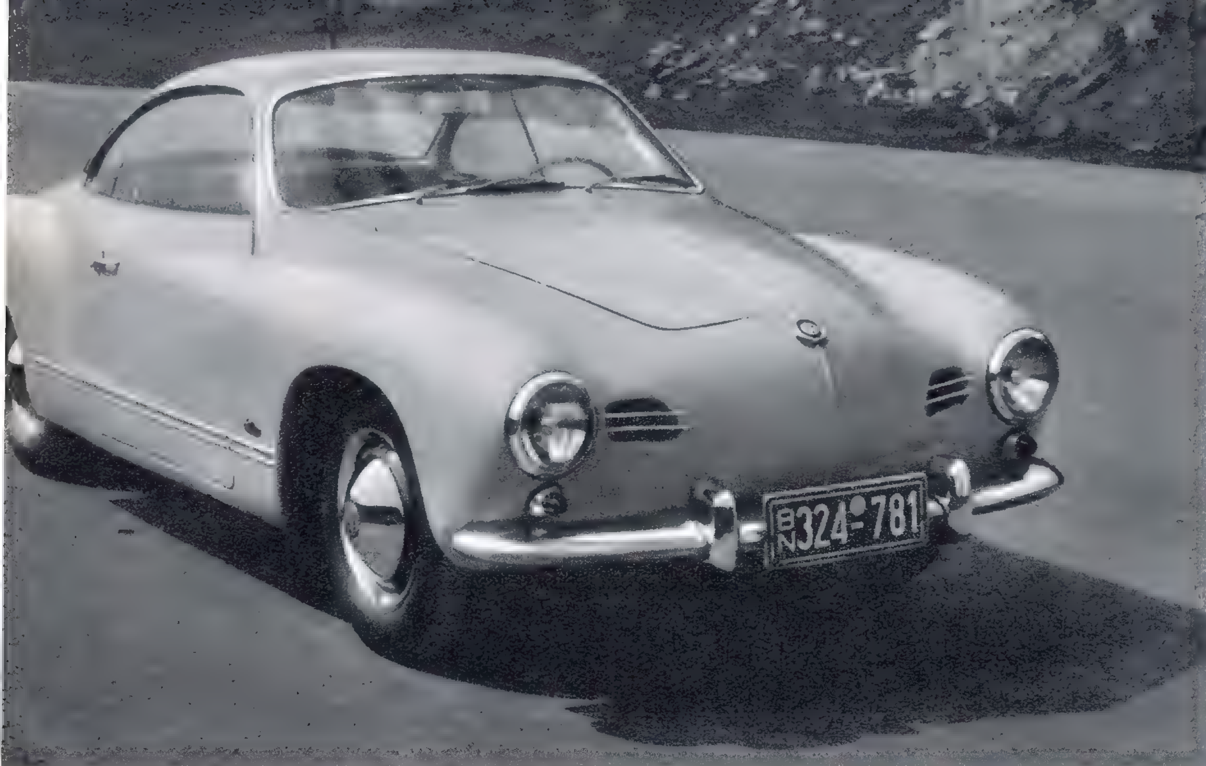
Früher wurde jeder Personenwagentyp in den verschiedensten Karosserieausführungen geliefert. Da existierten nebeneinander zwei- und viertürige Limousinen, Coupés, Cabriolets in mehreren Arten, offene Zwei- und Viersitzer sowie weitere Aufbauten, die man heute gar nicht mehr kennt. Einige Mercedes-Typen der dreißiger Jahre beispielsweise gab es in zehn und noch mehr serienmäßigen Karosserieformen und selbst bein einem billigen Kleinwagen wie dem 4/20 PS Opel von 1930 mußten dem Käufer wenigstens noch vier Modelle zur Wahl gestellt werden, nämlich der offene Zweisitzer für RM 2300.—, das Zweisitzer-Cabriolet für RM 2450.—, der offene Viersitzer für RM 2800.— und schließlich die Limousine für RM 3200.—. Da zu jener Zeit Fahrgestelle und Karosserien noch völlig getrennt, zudem die gebauten Stückzahlen relativ gering waren, spielte diese Vielgestaltigkeit produktionstechnisch und preislich eine untergeordnete Rolle. Der allgemeine Übergang zur selbst- oder wenigstens mittragenden Karosserie sowie der Zwang zu steigender Rationalisierung der Herstellung haben hier einen gründlichen Wandel geschaffen, der dazu führte, daß es heute bei allen Automobilfabriken nur mehr einige wenige Einheitsmodelle und daneben, wenn überhaupt, die eine oder andere Spezialausführung zu einem wesentlich erhöhten Preis gibt. Dieses Einheitsmodell ist begreiflicherweise fast immer die Limousine, während ein Zweisitzer als Normalausführung fast nur mehr für sportliche Wagentypen in Frage kommt. Wie rasch sich das Publikum an die Gegebenheiten gewöhnte, darf man aus der Tatsache schließen, daß heute bereits weithin ein zweisitziger Wagen ohne weiteres als Sportwagen, ja von Kindern, wie es der Tester mit dem Karmann-Ghia schmunzelnd beobachtete, sogar als Rennwagen betrachtet wird. In Amerika gilt übrigens bereits jedes Auto, das nicht mit den dort üblichen Normalmodellen übereinstimmt, so etwa ein simpler Volkswagen, Hillman-Minx oder Mercedes 300, rundweg als „Sportwagen".

Es dürfte ratsam sein, von solchen Vereinfachungen möglichst Abstand zu halten, wenn man sich vor Trugschlüssen und Fehlurteilen bewahren will. Ein typischer Fall von derart falscher Einschätzung lag beispielsweise bei einem Leser vor, der kürzlich in einem Brief an uns den Karmann-Ghia als die „Parodie eines schnellen Auto" bezeichnete. Dieser Mann, der nebenbei bemerkt mit seiner Ansicht keineswegs allein steht, hält es offenbar für paradox, ein ganz normales, von sportlichem Ehrgeiz freies Automobil mit einer zweisitzigen, noch dazu hübsch und schnittig aussehenden Karosserie zu versehen. Kein Mensch hat früher erwartet, daß ein rot oder weiß lackierter Roadster viel schneller sein müsse als die Limousine des entsprechenden Typs. Und warum eigentlich soll dies heute anders sein? Warum eigentlich soll man „sportlich" nur mit einem Auto fahren können, das zu hohen Geschwindigkeiten fähig ist? Ich wage es zu behaupten: Mancher, der in seinem offenem MG-Zweisitzer vergnügt mit 100 dahinbrummt, ja selbst mancher im unscheinbaren grauen Volkswägelchen denkt und fühlt, ohne es vielleicht zu wissen, viel mehr echt sportlich als andere, deren höchstes Glück es ist, stur Kilometer zu fressen, einen immer noch höheren Schnitt zu erjagen und ja alles zu überholen, was man nur irgendwie überholen kann.

Super- und SL-Fanatiker solchen Stiles würden am Karmann-Ghia kaum eine rechte Freude haben. Das ist klar, und für sie wird er auch nicht gebaut. Man kann mit ihm durchaus sportlich fahren, selbstverständlich, denn das kann man mehr oder weniger mit jedem normalen Automobil. Manche Wagen freilich sind hierzu besonders prädestiniert, und das ist der Karmann-Ghia zweifellos nicht. Wir stellen dies bewußt von vornherein eindeutig klar, damit niemand eine von schiefen Voraussetzungen ausgehende Beurteilung dieses Wagens von uns erwartet.

Am glücklichsten mit dem Karmann-Ghia werden diejenigen Kunden sein, die wissen, daß sie davon weder extreme Fahrleistungen noch überdurchschnittliche Fahreigenschaften verlangen können, sondern daß beide in durchaus normalen, die meisten Bedürfnisse vollauf befriedigenden Grenzen bleiben. Hingegen wird ihnen die Genugtuung geboten, ein Auto individueller Eleganz zu besitzen, das in seiner





Linienführung zu den schönsten Kleinwagen gehört, die es gibt. Luigi Segre von Ghia (Turin) hat mit meisterhaftem Geschick den braven VW zu einem hocheleganten Zweisitzer umgewandelt, und der Firma Karmann gebührt allein schon ihres unkonventionellen Mutes wegen Anerkennung, weil sie nicht zögerte, einen Mann für diese schwierige Aufgabe dort zu suchen, wo er noch am ehesten zu finden war, nämlich in Italien. Sehr richtig hat Karmann erkannt, daß für einen netten Zweisitzer dieser Art eine lebhafte Nachfrage besteht. Die vielen Karmann-Coupés, die seit letztem Herbst immer mehr unsere Straßen beleben, sind hierfür der sichtbare Beweis. Es gibt offenbar genügend Käufer, die für die Anschaffung eines besonders netten Wagens gern mehr bezahlen, zumal wenn sie mit großer Sicherheit wissen, daß sein Betrieb nicht mehr kostet als der eines normalen VW. Obwohl der Karmann-Ghia inzwischen doch keine ganz unbekannte Erscheinung mehr ist, fällt es auf, wieviele Leute bei seinem Anblick stehenbleiben, ihn mit Bewunderung betrachten und sich für Einzelheiten interessieren.

Es war kühl und regnerisch, als wir das Testfahrzeug übernahmen. Durch diesen Umstand wurden wir gleich zu Anfang darauf aufmerksam, daß die Belüftung des Wagens noch nicht in zufriedenstellender Weise gelöst ist. Bei naßkaltem Wetter kann man die Fenster — ja trotz vorhandener Entfrostungseinrichtung selbst die Windschutzscheibe — nur dann beschlagfrei halten, wenn man einen erheblichen Luftzug in Kauf nimmt. Gewiß sind die Strömungsverhältnisse an und in einem Auto im voraus kaum genau bestimmbar, nur muß man ihnen am Ende Rechnung tragen. Beim Karmann-Ghia geschähe dies wohl am besten durch Drehflügel in den Türfenstern oder durch ausstellbare hintere Seitenscheiben.

Um die beiden einzigen wesentlichen Beanstandungen gleich vorwegzunehmen, möchten wir auf eine weitere Beobachtung hinweisen. Bei Tag und bei Nacht, bei gutem und bei schlechtem Wetter ist es ausgesprochen unangenehm, wie stark sich das Armaturenbrett und vor allem dessen Oberseite in der Windschutzscheibe spiegeln. Mag sein, daß dies bei sehr heller Lackierung, wie sie unser Testwagen hatte, besonders lästig in Erscheinung tritt. Es brauchte aber nicht zu sein, und immer wieder muß man sich als Tester verwundert fragen, warum die Automobilfabriken so oft bestimmte Fehler erst selbst machen müssen, bevor sie zu Konsequenzen bereit sind, die andere längst gezogen haben. Seit Jahren wird beispielsweise beim Opel-Kapitän und auch bei anderen Wagen die Oberseite des Armaturenbretts matt und dunkel lackiert, eben um die lästige Spiegelung zu vermeiden. Das ist doch eine so wirksame und gleichzeitig primitive Maßnahme, daß es keine Entschuldigung für ihre Unterlassung gibt, wenn sie notwendig ist. Beim Karmann-Ghia ist über den Instrumenten das Armaturenbrett als leichter Wulst vorgezogen. Dieser ist aber offenbar nur um des gefälligeren Aussehens willen da. Sein Hauptzweck jedoch sollte sein, die Nachtbeleuchtung der Instrumente gegen die Scheibe abzuschirmen, was er jedoch nicht tut.

Nun wäre man ja bei Karmann dieser Sorgen ledig, wenn man sich entschlösse, den für die innere Sicherheit des Coupés notwendigsten Erfordernissen besser Rechnung zu tragen. Vor allem vermissen wir da die Windschutzscheibe aus Verbundglas, ferner Polsterwülste am Armaturenbrett sowie an den oberen Einfassungen der Frontscheibe und der Türfenster, bei letzteren deshalb, weil sie infolge der sich nach oben stark verjüngenden Karosserie den Köpfen der Insassen sehr nahe sind.

Solcher Beobachtungen und Gedanken wegen waren wir zunächst nicht sonderlich von dem Karmann-Testwagen angetan, aber je länger wir damit fuhren und uns an seine Eigenheiten gewöhnten, um so mehr haben wir uns mit ihm befreundet. Am Ende gefiel er uns so gut, daß wir um seiner Vorzüge willen auch gern einige Beanstandungen in Kauf nahmen, zumal solche in irgendeiner Weise bei keinem Auto fehlen. Dabei könnten wir noch nicht einmal sagen, was wir am Karmann-Ghia, vom hübschen Aussehen seiner Karosserie abgesehen, besonders liebenswert fanden. Vielleicht ist aber gerade dies eine seiner wesentlichen Qualitäten, daß er weder im positiven noch im negativen Sinne besonders gravierende Merkmale aufweist: Er ist ein gesundes, „rundes" Auto, brav und lustig, bescheiden und anspruchslos, eben ein Volkswagen im Sonntagskleid.

Vom normalen VW unterscheidet sich das Coupé im wesentlichen nur durch die Karosserie, das komplette Fahrgestell samt dem Motor kommt aus Wolfsburg. Allerdings baut Karmann zusätzlich vorn einen Stabilisator ein. Dieser sowie ein gegenüber dem normalen VW tieferliegender Schwerpunkt ergeben vergleichsweise fühlbar bessere Fahreigenschaften, vor allem hinsichtlich des Kurvenverhaltens. Den-



Fotos: Wieselmann (5), Werkbild (1)

noch darf hier wiederholt werden, worauf wir bereits im letzten VW-Test hinwiesen, daß unserer Ansicht nach die weitere Entwicklung des Volkswagens zunächst vornehmlich dem Fahrwerk gelten sollte.

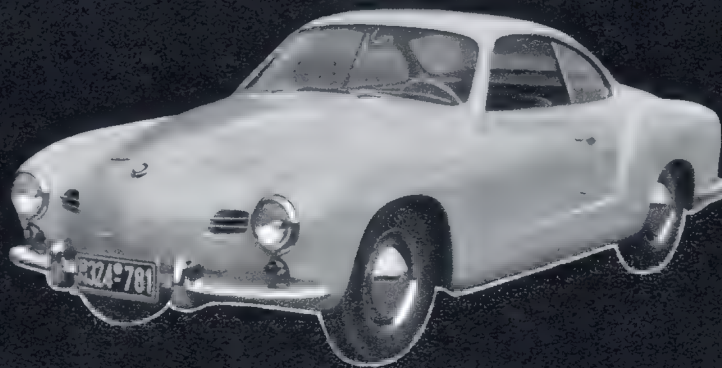
Der Motor, der im Heck des Karmann-Ghia ausgezeichnet zugänglich ist, erwies sich bei unserem Testwagen als so drehfreudig, daß es eine wahre Freude war. Er hatte immerhin schon 23 000 km hinter sich, bis er in unsere Kur kam, andere hatten ihn vorher offenbar ganz schön hergenommen, und anscheinend hat ihm gerade das nur gut getan. Im II. und III. Gang ging er doch tatsächlich anstandslos (in Übereinstimmung mit dem ganz ehrlich anzeigenden Tachometer) auf 70 bzw. auf 105 km/st, was einer Drehzahl von fast 5000 U/min entspricht. Die auf ebener Autobahn jederzeit erreichbare Höchstgeschwindigkeit betrug 118 km/st, unter günstigen Voraussetzungen aber lief er zuweilen 125, 130, ja im Gefälle sogar einige Male bis zu 140 km/st. Und all dies kann man sorglos tun, denn der Motor dreht selbst bei der letztgenannten Geschwindigkeit nur mit etwa 4350 U/min. Mit diesem lustigen Motor hatte der Testwagen eine Beschleunigung, die jene des normalen VW deutlich übertraf. Das wird man ansonsten wohl kaum erwarten können, denn das Coupé ist runde 100 kg schwerer als die Limousine. Die höhere Geschwindigkeit dagegen ist auf jeden Fall gewährleistet und wohl mit der strömungsgünstigeren Form sowie der geringeren Stirnfläche zu erklären.

Unsere Feststellungen bezüglich des Verbrauchs ergeben bis in die Kommastellen hinein genaue Übereinstimmung mit dem normalen VW. Auf zügiger Langstreckenfahrt kommt man mit 6,5 Liter/100 km leicht aus, im Großstadtverkehr muß mit 10 bis 10,5 Liter gerechnet werden. Während der insgesamt über 1800 Testkilometer liefen im Durchschnitt 8,1 Liter durch, also ganz genau das gleiche wie seinerzeit beim VW-Test in Heft 20/1955. Etwa 500 km — viele Autos können ihn darum beneiden — reicht demnach der 40 Liter-Tank, einschließlich der 5 Liter Reserve, die nach Umlegen des Dreiwegehahnes jederzeit während der Fahrt zur Verfügung stehen.

Nun gibt es naturgemäß immer wieder Leute, die glauben, auf irgendeine Weise ihrem VW noch bessere Fahrleistungen beibringen zu müssen, als er sie von Hause aus sowieso schon hat. Beim Karmann-Ghia treten solche Wünsche relativ noch häufiger auf, und gerade hier hängen sie wohl hauptsächlich mit der falschen Einschätzung dieses Wagens zusammen, von der wir eingangs sprachen. Wiewohl es uns auch dann noch fraglich erscheint, ob der geringe zu erwartende Effekt in einem vernünftigen Verhältnis zum Aufwand steht, so mag man es hinnehmen, wenn sich die Betreffenden mit anderen Vergaser- und Auspuffanlagen begnügen. Hingegen ist uns der Gedanke wenig sympathisch, einen womöglich sogar schon gebrauchten Porschemotor in den Karmann-Ghia zu hängen, denn damit würden die sowieso schon bis an ihre Grenzen ausgenutzten Fahreigenschaften des Wagens und vor allem die Leistungsfähigkeit seiner Bremsen einfach überfordert, ganz abgesehen davon, daß die kostenmäßigen Folgen solcher Experimente kaum jemals auch nur ungefähr richtig vorausbestimmt werden können. Im übrigen besteht ja höchst selten ein berechtigter Anlaß zu solchen Überlegungen. Für die allermeisten Autofahrer ist der Karmann-Ghia bei weitem schnell und lebendig genug. Bei vielen aber, die diesbezüglich Wünsche äußern, entsteht nur allzuoft der Eindruck, sie sollten erst lernen, den Wagen richtig zu fahren und seine Möglichkeiten auszunützen, bevor sie an Basteleien denken. Ehe jemand daran geht, seinen Wagen zu „verbessern", sollte er dies zunächst mit seiner eigenen Fahrkunst versuchen. Außerdem sind die Augen ohnehin meist größer als der Magen. Wieso würde man sonst auf der Autobahn mit dem Karmann-Ghia x mal soviele Porsche überholen, als einem selbst solche davonfahren? Die Opel-Rekord und Mercedes 180 kann man damit

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

VW-KARMANN-GHIA-COUPÉ



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxer im Heck, Bohrung × Hub 77 × 64 mm, Hubraum 1192 ccm, Verdichtung 1:6,6, Leistung 30 PS bei 3400 U/min, hängende Ventile, Gebläse-Luftkühlung mit thermostat. Regelung, Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 2,5 Liter) mit Ölkühler, 1 Fallstromvergaser Solex 28 PCI, mechanische Benzinpumpe, 40 Liter-Tank (einschl. 5 Liter Reserve) unter Vorderhaube, Batterie 6 Volt 66 Amp.st. (im Motorraum), 160 Watt-Lichtmaschine, max. Drehmoment 7,8 mkg bei 2100 U/min, Kolbengeschwindigkeit bei 100 km/st (3100 U/min) 6,6 m/s, bei 118 km/st (3700 U/min) 7,9 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Motor hinter, mit Differential verblocktes Getriebe vor Hinterachse, spiralverzahnter Kegelradantrieb, Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe (II. bis IV. Gang synchronisiert) mit Stockschalthebel in Wagenmitte, Untersetzungen: I. 3,60, II. 1,88, III. 1,23, IV. 0,82, Rückwärts 4,63, Antrieb 4,4, Ölinhalt Getriebe mit Antrieb 2,5 Liter.

FAHRWERK

Mittelträger (hinten gegabelt) mit angeschweißter Plattform, mittragende Karosserie, glatte Wagenunterseite, vorn Einzelradaufhängung (parallele Radführung an je zwei längsliegenden Kurbellenkern, zwei quer durchgehende Vierkant-Drehfederstäbe, Stabilisator), hinten Pendel-Halbachsen (Längslenker, auf jeder Seite querliegend 1 runder Drehfederstab), Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Spindel-Einzelradlenkung (total 2,4 Lenkrad-Umdrehungen), hydraulische Atebremse, Seilzug-Handbremse auf Hinterräder, Hochdruckschmierung, Reifen 5,60–15 (1,2/1,5 atü), Bremsfläche 520 cm².

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2400 mm, Spur 1290/1250 mm, Bodenfreiheit 172 mm, Außenmaße 4140 × 1630 × 1325 mm, Wendekreis 11 m, Eigengewicht vollgetankt 835 kg, zul. Gesamtgewicht 1110 kg.

Geschwindigkeit

I. Gang	0 bis 30 km/st
II. Gang	0 bis 70 km/st
III. Gang	15 bis 105 km/st
IV. Gang	ab 30 km/st
Höchsgeschwindigkeit	118 km/st

Beschleunigung

0 bis 50 km/st	8 sec
0 bis 70 km/st	15 sec
0 bis 90 km/st	26 sec

Steigfähigkeit

I. 34%, II. 17%, III. 10,5%, IV. 5,5%

Leistungsgewicht

fahrfertig	27,8 kg/PS
voll belastet	37,0 kg/PS

Verbrauch

bei 70 km/st	5,5 Liter/100 km
bei 90 km/st	7,0 Liter/100 km
bei 110 km/st	9,5 Liter/100 km
Testverbrauch	8,1 Liter/100 km
Normaler Durchschnittsverbrauch	7,5 Liter/100 km

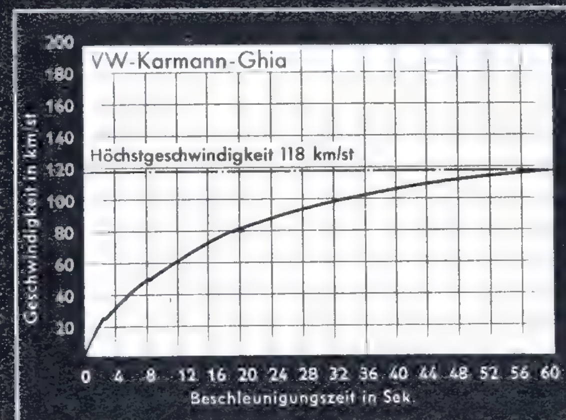
Wartung

(Empfehlungen laut Betriebsanleitung)

Ölwechsel	alle 5000 km
Inspektion	alle 2500 km

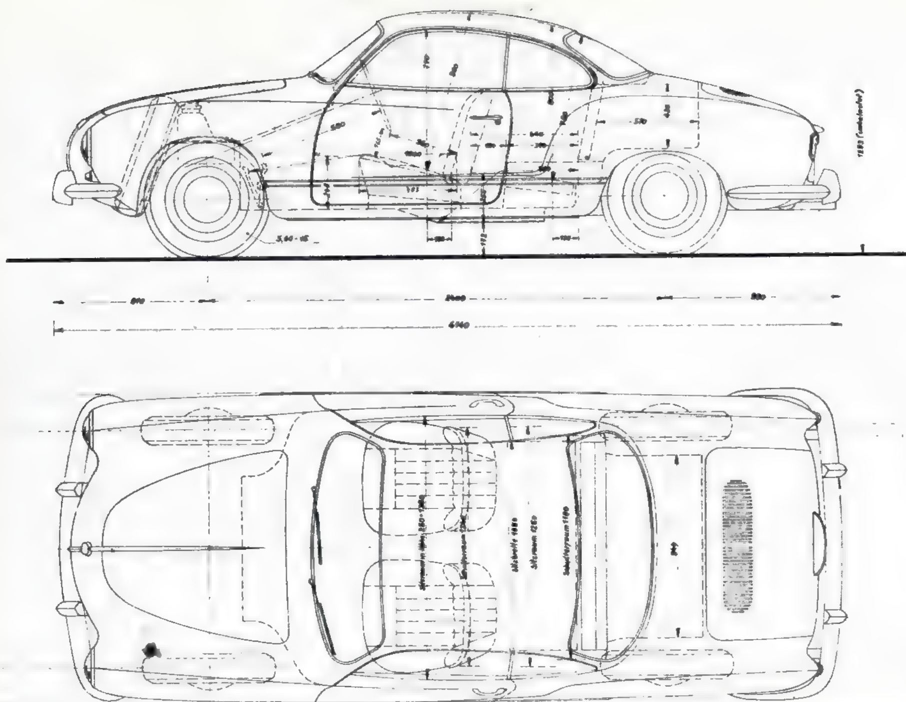
PREIS

Coupé 2(2)sitzig	DM 7 500.—



Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr	DM 173.—
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr	DM 160.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 260.— + 5%



und dadurch manchmal versehentlich gemeinsam betätigt werden. Dies kommt daher, daß in der breiteren Karmann-Karosserie die Pedale nicht mit dem Sitz und dem Lenkrad weiter nach links wanderten. Das letztere steht etwas steil, aber man gewöhnt sich gut daran.

Ausgestattet ist der Wagen sauber und ordentlich, gegenüber dem normalen VW hat er einige Dinge zusätzlich erhalten. Polsterung und Auskleidung wirken sehr ansehnlich. Außer dem Tachometer ist eine große elektrische Zeituhr vorhanden, beide gut ablesbar und durch Drehen des Lichtschalters beliebig stark beleuchtet. Tadellos funktioniert die automatische Blinkerabschaltung, und auch die Scheibenwischer, die parallellaufend gut ausgelegt sind, jedoch unnötig laut arbeiten, kehren selbsttätig in die Ruhelage zurück. Der Handschuhkasten ist etwas knapp, dafür aber hat man Taschen in beiden Türen. Nur auf der rechten Seite befindet sich eine Armlehne, während der Fahrer darauf verzichten muß. Beide Türen kann man von außen schließen, die rechte freilich nur dann, wenn sie nicht von innen gesichert ist. Vernünftigerweise hat Karmann das Anlasser-Zündschloß auf die linke Seite verlegt. Daß Lichthupe, Scheibenwascher und Zigarettenanzünder nicht mitgeliefert werden, mag noch angehen, für das Fehlen eines Außenspiegels aber gibt es keine Entschuldigung. Zündschloß und Türen haben einen gemeinsamen Schlüssel, die beiden Hauben vorn und hinten werden durch je einen Zugknopf über Bowdenzüge von innen entriegelt. Als besonders angenehm empfanden wir es, daß die Türen nicht laut zugeschlagen werden müssen, um sie einwandfrei zu schließen.

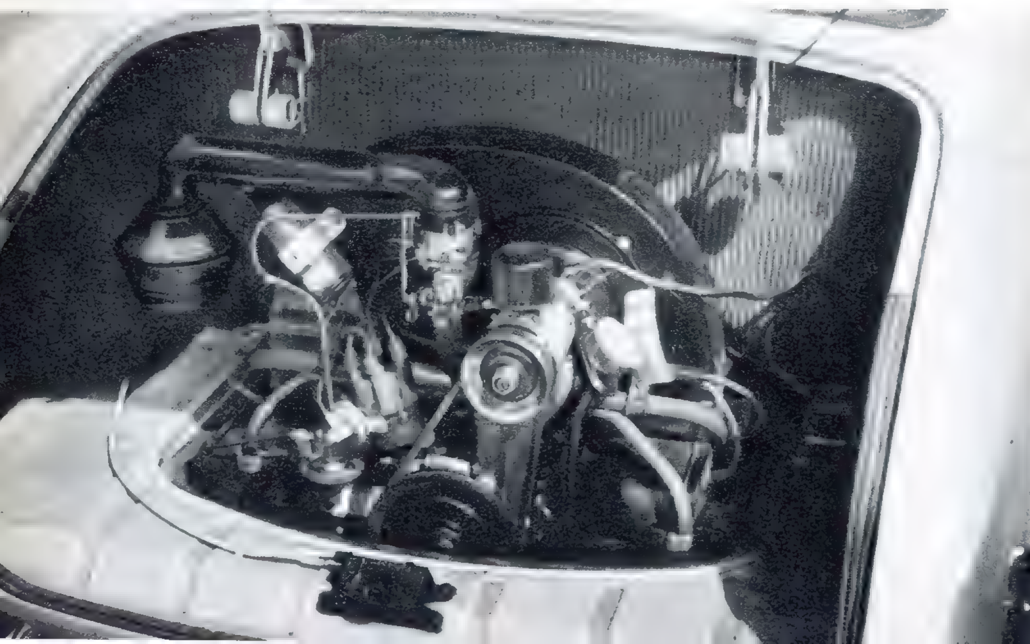
Das Vertrauen, das sich der Volkswagen im Laufe der Jahre verdient hat, kann man getrost auch auf den Karmann-Ghia übertragen. Wir gehören nicht zu denen, die da immer meinen, der VW sollte seiner nicht mehr ganz modernen Form wegen recht bald durch einen neuen ersetzt werden, sondern finden es durchaus richtig, seine bisherige Form, ungeachtet ständiger technischer Verfeinerungen, möglichst lange beizubehalten. Auf eine unbeschränkte Zeit hinaus wird dies freilich nicht möglich sein, und für den neuen VW, der dann ja eines Tages kommen muß, können vielleicht die bis dahin gesammelten Erfahrungen mit dem Karmann-Ghia von größtem Nutzen sein. Wahrscheinlich aber eilen unsere Gedanken viel zu weit voraus. Denn vorerst jedenfalls will der Karmann-Ghia nichts anderes sein als ein besonders hübsches Auto, nett anzusehen und nett darin zu fahren. *Werner Oswald*

allemal halten, und das meine ich, dürfte für einen — wenn auch spezialkarossierten — VW genügen. Und wer damit nicht zufrieden ist, sollte sich lieber einen gebrauchten Porsche kaufen, sofern es nicht zu einem neuen reicht.

Einiges übrigens hat der Karmann dem Porsche voraus. Der Einstieg ist entschieden bequemer, obwohl der Wagen fast ebenso niedrig ist (1325 statt 1310 mm). Er bietet die bessere Rundumsicht, insbesondere nach rückwärts, was durch das abgestufte Heck sowie die grazilen Pfosten erreicht wurde, auf denen das Dach ruht. Wir wüßten kaum ein anderes Auto, das vor allem vorn links einen ebenso kleinen toten Sichtwinkel hat wie der Karmann-Ghia. Ausgesprochen komfortabel ist die Polsterung der beiden Einzelsitze. Sie sind sehr schön breit (jeder 600 mm) und geben dem Körper dank der hohen, durchgewölbten Lehne einen festen Halt. Dahinter befindet sich ein sogenannter Notsitz, auf dem man aber selbst ein Kind kaum über eine längere Spazierfahrt wird mitnehmen können. Der Tester neigt zu der Ansicht, daß Karmann auf diesen Notsitz getrost verzichten sollte. Üblicherweise ist dessen Lehne vorgeklappt, wodurch in Verbindung mit dem Heckraum eine riesige Gepäckablage entsteht, die nicht — wie beim Porsche — durch einen breiten Schlitz unterbrochen wird. Auch kann nichts in den Zwischenraum hinter die Vordersitze herunterfallen, weil die Gepäckablage vernünftigerweise nach vorn durch einen etwa drei Finger hohen Bord begrenzt ist. Zwei Personen samt überdimensionalem Gepäck haben jedenfalls im Karmann-Ghia mehr als reichlich Platz, zum mindesten der Länge und der Breite nach. Nach oben hin ist der Platz allerdings ein wenig knapp: größere Leute müssen den Hut abnehmen. Merkwürdigerweise schien uns im Coupé auf einmal die Pedalanordnung nicht mehr recht zu passen, mit der wir sonst im VW stets zufrieden waren. Wir fanden, daß hier Bremse und Kupplung zu nah beieinanderliegen



Oben rechts erkennt man den gewaltigen Gepäckraum bei vorgeklappter Lehne des Notsitzes, wobei das Gepäck durch einen Bord gegen Abrutschen nach vorn gesichert ist. Das untere Bild zeigt die hervorragende Zugänglichkeit des Heckmotors. Gegenüber dem normalen VW ist lediglich der Luftfilter seitlich tief angeordnet, außerdem befindet sich die Batterie im Motorraum.



Billige Spanien-Fahrt

Eines Tages wollte mein Mann plötzlich von unserm 2 Jahre alten Mercedes 180 Diesel (Tachostand 81 703 km) wissen, wie sparsam er eigentlich über eine große Distanz ist. Er lud einen kompetenten Mann auf große Fahrt ein, der ihm den Tankverschluß unter Plomben hielt und das Tanken genau kontrollierte, um am Schluß für das Endresultat geradestehen zu können. Und ich durfte als Haushälterin mit, weil wir unseren Wohnwagen anhängten, der aus Küche, Eß- und Schlafraum besteht. Auch brachte ich noch die fehlenden kg, denn unser Zug sollte voll belastet sein. Er wog, fix und fertig beladen, lt. amtl. Wiegeschein 2140 kg. Höchstbelastung sind 2150 kg. Daß die Reise durch ganz Spanien gehen sollte, erfüllte einen alten Wunsch von mir.

Schon an der spanischen Grenze von La Junquera bekamen wir die Herzlichkeit zu spüren, die den Alemanos entgegengebracht wird. Das Fremde und Eigenartige sahen wir in Gerona in Form eines Leichenzuges, der nur aus Männern bestand. Denn Frauen dürfen in Spanien an einem Begräbnis nicht teilnehmen. Ebenso fremd, nämlich wie große Bienenwaben, sahen die Reihen der eingemauerten Särge auf den Friedhöfen aus. Ganz vertraut waren uns Deutschen jedoch die schlechten Straßen zur Costa Brava hinunter. Es ist eine wilde und herbe Landschaft, voll Größe und Erhabenheit — aber ohne jede Lieblichkeit. Wir kamen immer südlicher, durch Barcelona, Tarragona, und immer führte unsere Straße bergauf, bergab. Überall verheerende Auswirkungen der Kältewelle: Olivenbäume, Palmen, Agaven, Kakteen, Eukalyptusbäume und riesengroße Orangenplantagen — soweit man sehen konnte, alles war erfroren. Die rostbraune Farbe herrschte vor. Ganze Berge halberfrorener Orangen lagen überall herum. Erst weiter südlich waren die immergrünen Bäume wieder grün, und die Orangenbäumchen standen in voller Blüte. In ebenem Gelände glänzten Reisfelder in zartestem Grün, die Pflänzchen schauten gerade über die Wasserfläche. Feigenbäume begannen zu treiben und streckten schon ihre Finger aus. Das Land wurde hier fleißig bestellt, mit Mauleseln und Eseln, selbstgebauten Pflügen und Eggen. Das an der ganzen Küste wachsende Meerrohr wird zu Einfriedungen angepflanzt, noch südlicher werden übermannshohe Kakteen, die Opuntien, dazu verwendet, und wehe dem, der in einen solchen lebenden Zaun fällt!

Bei Elche erfreuten uns die riesigen Palmenwälder, für uns Mitteleuropäer ein unvergeßlicher Anblick. Nach Lorca, bei Puerto Lumbreras, änderten wir unsere Fahrtrichtung, hinein in die Berge, Granada zu. Auf dieser Wegstrecke sahen wir ganze Dörfer in den Berg hineingebaut: Höhlenwohnungen. Der Lehmboden ist gut zu stechen, die Wände sind äußerst haltbar, ohne abzubröckeln, und so haben sich die Menschen sehr geschickt sogar Etagenwohnungen aus dem Berg gestochen. Steigt der Berg terrassenartig an, hat jede Höhle einen Kamin. Petroleum- oder Kerzenlicht tauchen die Armut in einem milden Schein. Daß es arme Menschen sind, haben wir an ihrer zerissenen Kleidung gesehen und an der Bettelei der Kinder. „Una Peseta, una Peseta", das war das Schlagwort. Die Gegend ist auch zu armselig, ohne jede Vegetation. Bergzug reiht sich an Bergzug, zerklüftet und zerrissen, eine richtige Mondlandschaft.

Endlich lag Granada vor uns, eine schöne Stadt mit vielen Hügeln und einer weiten Ebene. Im Hintergrund thronte die Sierra Nevada in schneeweißem Kleid. Nach Malaga zu hatten wir wieder Berge, und plötzlich sahen wir von ganz oben das Meer und die Hafenstadt. In unzähligen Serpentinen und durch Tunnels stiegen wir hinab, um in einer kleinen Bar einen echten Malaga zu trinken. Dann steuerten wir Gibraltar zu, d. h. Algeciras, wo sich ein Campingplatz befindet. In Tarifa hatten wir den südlichsten Punkt Europas erreicht. Die Dörfer an der ganzen Südküste haben marokkanischen Einschlag; alle Häuser sind flach und schneeweiß getüncht. Blitzblank sieht das aus und paßt wunderschön in die Landschaft.

Von nun an fuhren wir nur noch nach Norden — bis Amsterdam. Noch in keinem Land sah ich so viele Tiere wie im südlichen Andalusien. Meterlange Schlangen und halbmeterlange Eidechsen kreuzten unsern Weg. Unzählige Schaf- und Ziegenherden, Kühe und große Schweineherden, dazwischen Reiher und viele Störche belebten die Landschaft. Auffallend



Bei Guadarix: man darf sich nicht wundern, wenn hier oben in dieser Mondlandschaft die Menschen arm sind und die Kinder am laufenden Band um Peseten betteln.

Sierra de Baya heißt dieses Gebirge in der Gegend von Guadix, wo es viel Steine und fast kein Wasser gab. Hier kostete das Trinkwasser mehr als der Wein.



Der Campingplatz von Algeciras, neben einem sehr gepflegten Golfplatz, liegt landschaftlich wunderschön. Er hat leider viel zu wenig Bäume und daher wenig Schatten.





HÄUSER FÜR DIE ARMEN In die Felsen hinein haben die Menschen sich ihre Behausungen gebaut, oft sind es mehrere Räume, ja sogar Etagen. Fotos: Studio Schwaben

so auch hier in Portugal sahen wir immer wieder Meiler, in denen der Köhler Holzkohle brennt, die anscheinend viel verwendet wird. Rings um die Meiler ist alles abgeholzt, und ganze Höhenzüge stehen kahl. Aber die großen, weiten Felder waren gut bestellt. Sehr lustig anzusehen waren für uns die vielen Landfrauen und Mädchen, die in Scharen von den Feldern kamen, ein Tuch um den Kopf gebunden und darüber einen uralten Herrenhut gestülpt. Ob alt oder jung, jede hatte die gleiche Kopfbedeckung. Wir lachten ihnen schon von weitem entgegen, denn es sah zu drollig aus. Die Bauern und Hirten trugen Schaffellumhänge, und ihre Beine waren meist mit Säcken umwickelt. Einer hatte besonders elegante, rote Schaftstiefel an, doch bei näherem Hinsehen entpuppten sie sich als alte rote Autoschläuche.

Wir hatten Lissabon in einem großen Bogen erreicht, denn wir wollten eine weitere kostspielige Übersetzung vermeiden. Lediglich DM 2.— Brückenzoll wurden uns abgenommen, als wir über den Tejo mußten. Dann bauten wir unsern Wohnwagen an der Atlantikküste bei Estoril auf und erlebten dort die großartige Brandung einen Tag und eine Nacht lang.

Mit allem, nur nicht mit dem Wettergott zufrieden, rollten wir wieder der spanischen Grenze zu. An Hängen und Hügeln standen Korkeichen, die z. T. entkorkt waren, d. h. vom Stamm und auch von dicken Ästen war die Rinde entfernt worden. Die Wunden werden dann bepinselt, und die Rinde wächst langsam wieder nach. Portugal ist ziemlich teuer für uns Deutsche, und wir begrüßten das spanische Badajoz, indem wir sofort tankten und Wein kauften. Diesel-Kraftstoff kostet 20 und Wein nur 40 Pf pro Liter. Diesen lieblichen weißen Landwein ließen wir seit Gerona nie ausgehen.

viele Elstern waren unterwegs und wunderhübsche Vögel, wie kleine Papageien anzusehen, wiegten sich auf Telefondrähten. Und nicht zu vergessen die herrlichen, meist schwarzen Stiere, die herdenweise herangezogen werden.

Im Hinterland von Cadiz, das topfeben ist, liegen viele weiße Hügel. Das ist Meersalz, welches zu kleinen Bergen aufgestapelt wird. Dazwischen befinden sich Wasserfelder, „Salzgärten", in denen durch Verdunstung Meersalz gewonnen wird, das sehr gesund sein soll. Der Guadalquivir ist für ganz Andalusien ein Segen, denn die Wasserversorgung kommt von ihm. Durch das ganze Land laufen die Riesenröhren, und hier in Spanien kam uns so richtig zu Bewußtsein, was Wasser für Mensch und Tier bedeutet.

Bei Ayamonte setzten wir mit einer Fähre bei scharfem Wind über den Rio Guadiana, hinüber an die portugiesische Küste, nicht, ohne daß uns zuvor für die Überfahrt DM 10.— pro Wagen, zus. 200 Pesetas, abgenommen wurden. Auf breiten, gepflegten Straßen, mit eingepflanzten Blumen und blühenden Sträuchern zu beiden Seiten, jedoch anfänglich noch über viele Höhenzüge weg, zuckelten wir in unserem gewohnten Reisetempo (zwischen 40 und 60 km/st) Lissabon entgegen. Wie in Spanien,

Über bergiges und kurvenreiches Gelände kamen wir dann nach Madrid, aßen schnell das spanische Nationalgericht „Baja" (Risotto mit Curry, verschiedene Fleischsorten, Innereien, Muscheln und Schnecken), um den für nachmittags angesagten Stierkampf erleben zu können. Aber der fiel ins Wasser, weil die Arena durch Wolkenbrüche überschwemmt war.

Enttäuscht ließen wir die Riesenstadt Madrid hinter uns und kamen bald im kastilischen Hochland bis an die Schneegrenze, wo unser höchster überfahrener Punkt Puerto de Somosierra mit 1454 m war. Kein Baum, kein Strauch, nur Felsen und Steine. Erst nach Vitoria wurde die Landschaft lieblich wie ein Schwarzwaldtal. Nur die entsetzlich schlechte Straße dämpfte unsere Begeisterung.

Drei Tage erlebten wir noch die Biskaya, sahen das schöne, aber teuere Weltbad San Sebastian und auch Biarritz, bis wir in strömendem Regen über Bordeaux, Tours, Orléans dem Ameisenhaufen Paris zufuhren. Herrlich waren die geraden Napoleonstraßen, aber mühselig die Stadtdurchfahrten in Tours und Paris. Was wir auf den schönen Straßen an Kraftstoff sparen konnten, mußte bei den Stadtdurchfahrten wieder geopfert werden. Aber es war auch Samstag abend, das war unser Pech! Man kann sich nur über die Nerven der Franzosen wundern, die auch bei absolutem Dauerregen mit Kind und Kegel ins Wochenende fahren, auf irgendeinem Campingplatz ihre Zelte aufschlagen und dort in Regenmänteln herumstrolchen. Wahre Begeisterung!

Über Belgien und Holland klang unsere Reise „durch 7 Länder" aus. Fünfundzwanzig Tage waren wir unterwegs und hatten in 21 Fahrtagen 6830 km zurückgelegt. Für diese Strecke brauchten wir 391,3 Liter Dieselkraftstoff — ein Durchschnittsverbrauch von 5,72 Liter auf 100 Kilometer! Die 391,3 Liter Kraftstoff haben uns genau DM 109,84 gekostet, weil ja in Spanien und Belgien der Liter nur 20 Pf kostet. Billiger geht's wirklich nicht! Mein Mann ist mit dem Endresultat äußerst zufrieden, unser Fahrgast und Aufpasser, ein Polizei-Oberkommissar des Stuttgarter Präsidiums, der mit einer Genauigkeit ohnegleichen über die Fahrt Buch geführt hatte, bestätigte die obigen Angaben durch eine eidesstattliche Erklärung. *Bertl Bauer*

HÄUSER FÜR DIE REICHEN An der Küstenstraße südlich Malaga sind Villen dieser Art keine Seltenheit. Sie stehen im Winter meist leer und werden erst zu Beginn der Saison bezogen.



Am Zebra bei Rot

Ort der Handlungen: Belebte Straßenkreuzungen mitten in der Großstadt. Mitwirkende: Fußgänger, Straßenverkehrsampeln und ich. Und ich wollte wissen: „Warum gehen Sie über die Straße, obwohl ein rot erleuchtetes ‚Fußgänger halt' oder der breite Rücken eines Verkehrspolizisten Ihnen sagen, daß die Straße im Augenblick für Fußgänger gesperrt ist?"

*

Die Reihe dieser kleinen Kurzschauspiele begann mit einer charmanten jungen Dame. Sie hatte allein mir gegenüber auf der anderen Straßenseite gestanden. Da sie sich offenbar unbeobachtet glaubte, lief sie schnell über die für sie gesperrte Fahrbahn. „Ich komme mir vor wie jener Gentleman im Witzblatt, der eine Zuckergabel am Kaffeetisch benutzt, obwohl er ganz allein im Zimmer ist, wenn ich an einer Straßenecke wartend herumstehe, obwohl mir kein Mensch zusieht!" motivierte sie überzeugend.

*

Ausgerechnet zeigte die Verkehrsampel ein unnachgiebiges „Fußgänger halt", als ein älterer Herr die Straße überqueren wollte. Mit großzügiger Nonchalance entschied er sich dafür, das Signal durch einfache Nichtachtung Lügen zu strafen. Frohen Mutes steuerte er auf die andere Straßenseite und landete direkt vor meinem gezückten Bleistift und Stenogrammblock. „Warum ich nicht auf die Verkehrsregelung geachtet habe?" knurrte er ärgerlich. „Was geht denn Sie das an? Schließlich geh' ich doch über die Straße, wann, wie und wo ich will."

*

Eine Dame ließ sich weder durch die Verkehrsampel noch durch meine Frage aus der Fassung bringen. „Hören Sie mal", belehrte sie mich mit nachsichtiger Geduld, „Sie sehen doch, daß das so viele tun. Warum nicht auch ich?"

*

Mitleidig musterten mich zwei jüngere Herren. Während der eine etwas unsicher nach Argumenten suchte, klärte mich der andere freundlich, aber entschieden auf. „Das ist doch ganz einfach", sagte er, „wenn weit und breit kein Auto zu sehen ist, dann kann doch ein friedsamer Staatsbürger ungeschoren über die Straße spazieren, oder etwa nicht?" Meine Gegenfrage, ob er auch damit einverstanden sei, wenn ein Autofahrer, ohne auf die Verkehrsregelung zu achten, weiterfahre, nur weil zufällig kein Fußgänger zu sehen sei, forderte ihn zu einem entsetzten Kopfschütteln heraus. „Aber ich bitte Sie", entgegnete er im tiefsten Herzen gekränkt, „das wäre ja die Höhe! Der hat auf jeden Fall zu warten. Schließlich sind doch die Autos schuld, daß wir überhaupt Ampeln brauchen!"

*

Eine geradezu vollkommene Überraschung erzielte ich bei einer älteren Frau. „Verkehrsregelung?" meinte sie verblüfft. „Ja, aber die ist doch für die Autos und Motorräder da und nicht für uns harmlose Fußgänger. Wir sind doch die Schwächeren im Verkehr. Auf uns muß doch Rücksicht genommen werden, nicht umgedreht, und wenn mir es reicht, über die Straße zu gehen, dann ist das für mich völlig in Ordnung."

*

Nach der „Wie-du-mir-so-ich-dir-Methode" beurteilte anscheinend ein Herr in mittleren Jahren die Situation. „Bringen Sie erst mal den Motorisierten richtigen Benimm bei, bevor Sie bei den Fußgängern anfangen", sagte er grimmig. „Solange die Autofahrer es nicht für nötig halten, tatsächlich an den Fußgängerüberfurten auf die Fußgänger Rücksicht zu nehmen, solange nehme ich auch keine Rücksicht auf sie."

*

Sein individualistisches Herz offenbarte ein vielleicht fünfunddreißigjähriger Herr mit den Worten: „Ich finde es entwürdigend, uns Fußgängern zuzumuten, daß wir uns immer erst zu einem Menschenauflauf zusammenhorten müssen, bevor uns die Gnade des grünen Lichtes mal wieder zuteil wird. Das ist doch eine Schikane. Da mache ich nicht mit. Und was heißt hier Verkehrssicherheit? Mir ist noch nichts passiert!"

*

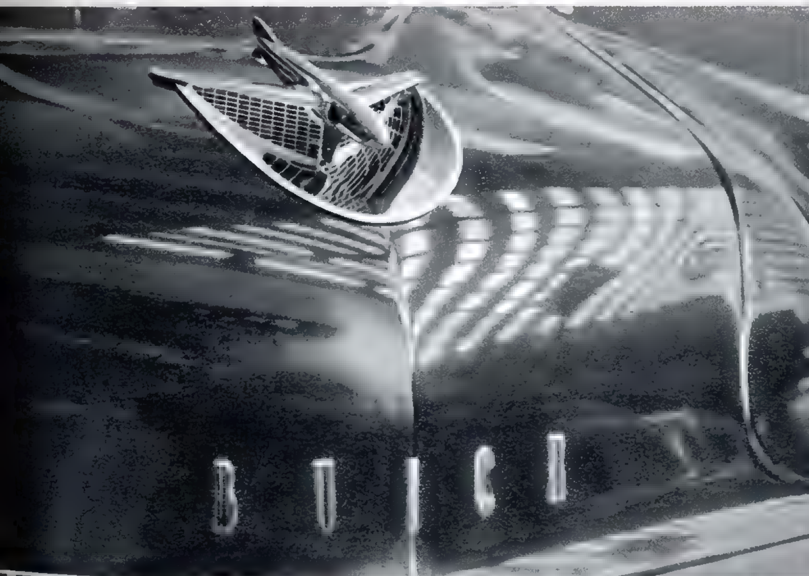
Merkwürdig, wen auch immer ich ansprach, sie alle hatten plötzlich Zeit für ein kleines Gespräch, obwohl sie doch eben die Eile über die gesperrte Straße getrieben hatte. Nur ein einziger der Befragten, ein junger Eisenbahner, gab die Antwort, auf die ich immer gewartet hatte: „Weil ich es furchtbar eilig habe. Ich sollte schon längst im Dienst sein!"

*

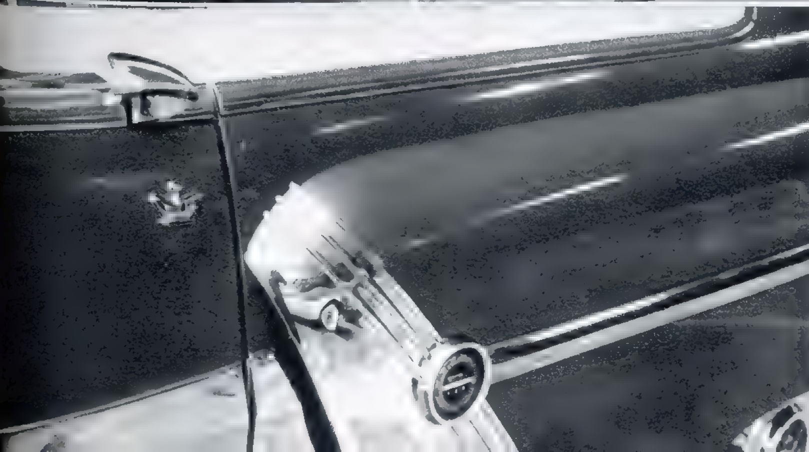
„Straßenverkehr — das sind erstens sowieso die anderen und das sind zweitens die Kraftfahrer", scheinen noch immer sehr viele Fußgänger zu denken. Von der Verkehrsregelung erwarten sie in erster Linie Schutz für sich selbst und Pflichten für die Auto- und Motorradfahrer. Vielleicht sollten auch die Fußgänger einmal darüber nachdenken, daß die Regelungen weder dazu da sind, den einen Verkehrsteilnehmern besondere Rechte einzuräumen, noch den anderen besondere Beschränkungen aufzuerlegen. Es geht um Recht und Sicherheit für beide Teile und um einen geordneten, flüssigen Verkehr. Mit ein bißchen Überlegung und gutem Willen von beiden Seiten müßte das doch eigentlich zu erreichen sein, oder nicht? *arbec*

MODISCHES AUS USA

Links oben: Buick-Markenzeichen mit kleinem Luftgrill für die Fallstromvergaser. Rechts oben: Der in Kanada gebaute Mercury der Ford Motor Company heißt „Monarch". Da das noch nicht genügend Namen sind, weist er außerdem die Bezeichnung „Richelieu" auf. Klangvolle Typennamen sind dernier cri. Links unten: Falscher Lufteinlaß für die Hinterradbremsen beim Mercury-Monarch-Richelieu. Rechts unten: Flugzeug-Seitenruder als Markenzeichen bei Cadillac. Fotos: Wieselmann











Gezeichnet von dem schweren Kampf auf der kurvenreichen Stadtrundstrecke von Monte Carlo ist der Maserati von Stirling Moss, der vom Start bis ins Ziel führte.

MONTE CARLO:

Diesmal Moss in Front

Unter den weltberühmten Städten an der Riviera nimmt Monte Carlo eine Sonderstellung ein. Der große Betrieb konzentriert sich immer mehr auf Cannes und Nizza. Während das Fürstentum Monaco um die Jahrhundertwende bis nahezu in die dreißiger Jahre für die internationale Hautevolée der Mittelpunkt der Riviera war, lebt es jetzt in vornehmer Zurückgezogenheit, in der Erinnerung gewissermaßen, so, wie die alten grauhaarigen Ladies in den mit Stuck überladenen Hallen des repräsentativen Hotels de Paris. Die attraktiven Frauen promenieren heute auf Cannes' eleganter Croisette; das dortige Casino hat dem von Monte Carlo den Rang abgelaufen, und im danebenliegenden Hafen ankern die Luxusjachten der Reichsten dieser Welt, während nur die märchenhaft schöne „Christina" des Reeders Onassis neben des Prinzen „Deo Juvante" als letzte Vertreterin der ersten Garnitur im azurblauen Wasser des monegassischen Hafens vor Anker liegt. Für die Monegassen ist die Anwesenheit von Onassis eine gewisse Beruhigung, da er es gewesen sein soll, der mit seinem rastlosen Unternehmergeist über die kritischsten Zeiten Monacos hinweghalf. Und nachdem die Liaison des sympathischen Prinzen Rainier mit dem amerikanischen Filmstar Grace Kelly auch die Lösung des Erbfolge-Problems in ein günstigeres Licht gerückt hat, erscheint die Zukunft des Miniatur-Staates an der Riviera zunächst gesichert.

Nun, die „Deo Juvante" befand sich auf großer Fahrt, und an die festlichen Hochzeitstage von Monte Carlo erinnern heute nur noch die in den Schaufenstern der monegassischen Geschäfte reichlich ausgestellten Briefmarken-Kollektionen mit dem Konterfei des fürstlichen Paares, neben den Fotos des Prinzen und seiner Prinzessin. Rainier III. ist ein großer Freund des Automobilsportes und hat selbst schon inkognito an mehreren Veranstaltungen teilgenommen. Die Flitterwochen ließen ihm diesmal keine Zeit, den spektakulären Grand Prix auf dem Stadtkarussell von Monte Carlo zu besuchen, seine Vertretung übernahm sein Vater, der Graf von Polignac, der das Rennen mit einem himmelblauen Cadillac eröffnete und den Kampf der Fahrer nicht nur von seiner Ehrentribüne aus verfolgte, sondern sich sogar zu Fuß an die Gasometer-Kurve begab ... Die „Christina" schaukelte leicht auf den Wellen im Hafen, umgeben von einer geheimnisvollen Romantik, die den Männern, die die Welt bewegen, vom Standpunkt des biederen Bürgers aus angedichtet wird. Madame Onassis ist von ihrem schweren Unfall, den sie im Winter mit einem Mercury hatte, genesen, nur ihre Nase trägt noch Spuren davon. Die geschwindigkeitsbesessene Tina fährt privat einen Ford-Thunderbird, nachdem die Türen des Mercedes 300 SL der einzige Hinderungsgrund sind, dieses bereits in Erwägung gezogene Automobil zu erwerben.

Die Hochzeit von Grace Kelly ließ inzwischen Monte Carlo zu einem Mekka amerikanischer Touristen werden, die mit ehrfurchtsvollem Schaudern das Schloß des Souveräns besichtigen und nicht etwa von der jungen Fürstin, sondern in einem naiv familiären Ton von ihrer Grace reden, und sie reden viel davon, wenn sie das alte Schloß der Grimaldi besichtigen.

Aber nicht nur diese Hochzeit sorgt auch jetzt noch für Betrieb, es ist vielmehr der Grand Prix von Monaco für Automobile, der alljährlich die Stadt an der Côte d'Azur aus ihrer Versunkenheit reißt und mit einer so gar nicht zu ihr passenden Betriebsamkeit erfüllt. In diesen Tagen gehört Monte Carlo Männern wie Fangio, Moss oder Castellotti und ihren Rennwagen, deren Motorenlärm einen erregenden Kontrast zu der vornehmen Stille bildet.

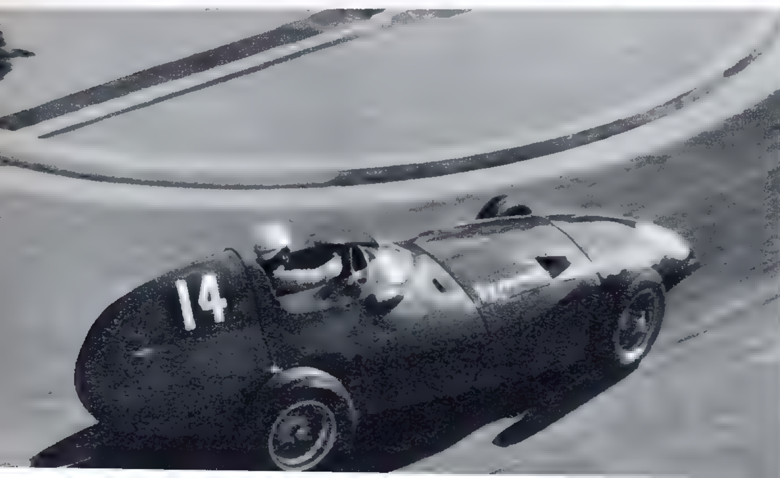
Der diesjährige Grand Prix, der XIV., konnte in seiner Atmosphäre nicht annähernd jenes dramatische und spannungsgeladene Rennen des Vorjahres erreichen, das noch einmal diese mörderische Jagd über 100 Runden zu einer neuen Höhe führte. Die derzeit gültige Formel 1 hat mit dem Rücktritt von Mercedes und Lancia sowie dem Tod des grandiosen Alberto Ascari ihren Höhepunkt überschritten. Wohl fand Fangio in Stirling Moss einen gleichwertigen und menschlich nicht weniger hervorragenden Gegner, aber keine in seiner persönlichen Art so schillernden, hochkünstlerischen Kontrahenten wie den unvergesslichen Ciccio. Fangio und Ascari waren das Salz der Grands Prix.

Und mit Wehmut erinnern wir uns an die fast spielerisch-elegante Fahrweise dieses so jäh abberufenen Alberto Ascari.

Das Interesse der Fachwelt konzentrierte sich auf das bevorstehende Zusammentreffen der neuen englischen Rennwagen von Vanwall und BRM mit den Italienern.

Der englische Lagerfabrikant und Millionär Tony Vandervell, der Initiator des Vanwall, hatte selbst das Managment seines Teams übernommen. Die Owen Racing Organization, der die BRM angehören, war mit den Schöpfern der alten BRM, Raymond Mays und Peter Berthon, anwesend, der auch den neuen konstruiert hat. Das möge beweisen, wie ernst die Engländer ihren Grand Prix-Einsatz nehmen und wie intensiv sie ihn betreiben. Nun, genau so eigenwillig wie die Engländer sind, haben sie auch ihre Rennwagen gebaut. Der BRM ist ein leichtes, nur wenig über 500 kg wiegendes wendiges Fahrzeug, das für den 3,14 km langen, mit zehn mehr oder weniger scharfen Kurven ausgestatteten Stadt-Kurs von Monte Carlo bestens geeignet

Der neue Vanwall, hier von Trintignant durch die Bahnhofskurve gesteuert, erwies sich im Training als sehr schnell, kam aber im Rennen durch einen unglücklichen Zufall nicht zum Zuge.



Auch an dem Lancia-Ferrari Fangios ging die scharfe Verfolgungsjagd auf Moss nicht spurlos vorüber, wie hier auf dem Bild ersichtlich ist. Fangio übergab später seinen Wagen an Castellotti.



Charles Faroux gibt auf dem Hafenkai von Monte Carlo den Start zum Grand Prix von Monaco frei. In der ersten Reihe: Fangio (20), Moss (28) und Castellotti (22).



schien. Der Vanwall dagegen wirkt wuchtig und schwer. Er sieht so gar nicht elegant aus, sondern mit seinem hochliegenden Heck eher unbeholfen. Aber der Schein trügt, denn schon im ersten Training fuhr Harry Schell mit ihm nach Fangio und Moss die drittbeste Trainingszeit mit nur wenig Zeitunterschied. Moss hatte mit dem Vanwall am Wochenende vorher Silverstone gewonnen und äußerte sich sehr anerkennend über diesen Wagen, dessen Leistung er mit über 280 PS angibt. Der Vanwall hat bekanntlich ein völlig neues, von dem begabten jungen Colin Chapman — dem Konstrukteur des Lotus — entwickeltes Fahrwerk erhalten, mit De Dion-Hinterachse, bei der das Tragrohr hinter der Achse liegt. Der Vierzylindermotor ist in seinem Gesamtaufbau der alte geblieben. Er hat direkte Kraftstoffeinspritzung mittels Boschpumpe. Die Luftzufuhr für die Zylinder wird durch Schieber gesteuert. Der BRM verfügt ebenfalls wieder über den bereits bekannten Vierzylindermotor mit zwei Weber-Doppelvergasern. Die beim BRM anfangs aufgetretenen Schwierigkeiten mit der Vorderradaufhängung sollen jetzt behoben sein, jedoch hatte Berthon in Monte Carlo mit den Ventilen so große Sorgen, daß er seine Wagen am Samstag vor dem Rennen zurückzog. Anscheinend waren auch die Bremsen nicht ausreichend. Der BRM hat vorn zwei in den Radnaben untergebrachte Lockheed-Scheibenbremsen und hinten eine hinter dem Getriebeblock liegende einzelne Scheibenbremse. Der BRM wurde von Hawthorn und dem sehr zuverlässig und beherrscht wirkenden Brooks gefahren. Vanwall erschien mit Schell und dem Vorjahressieger Trintignant.

Den mit viel Spannung erwarteten Engländern standen die zur Zeit im Grand Prix-Sport führenden italienischen Firmen Ferrari und Maserati gegenüber. Ferrari kam mit dem Lancia, der bereits hinreichend bekannt ist. Er hat sich rein äußerlich nur insofern verändert, als die Wagen von Fangio, Musso und Collins jetzt mit dem Fahrzeugkörper zu einer Einheit verkleidete, zwischen Vorder- und Hinterräder liegende Zellen haben, die zur Hälfte Kraftstofftanks aufnehmen. Lediglich Castellotti fuhr das ältere Modell mit den noch separat angeordneten Stromkörpern.

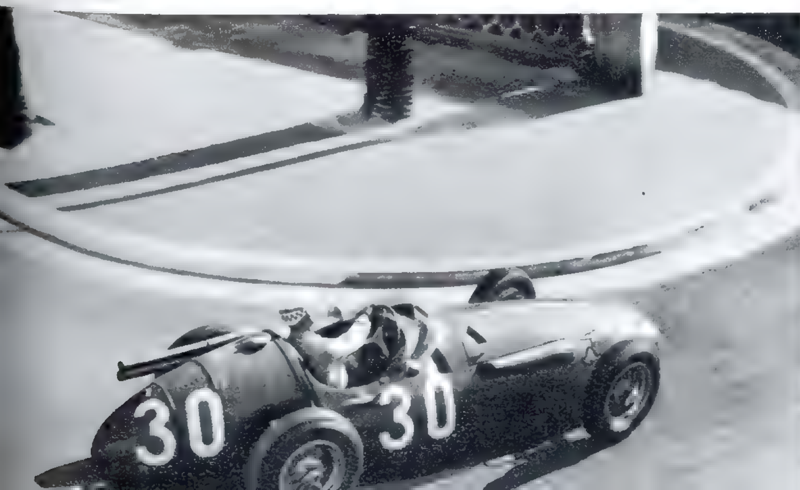
Maserati hatte neben den orthodoxen Sechszylinder-Vergaser-Modellen den Einspritzer mitgebracht, bei dem Kraftstoff indirekt eingespritzt wird. Obwohl von Maserati-Rennleiter Ugolini keine genaue Auskunft zu erhalten war, ist doch ziemlich sicher. daß Moss ein leistungsmäßig verbessertes Vergaser-Modell zur Verfügung stand. Moss fuhr im Training auch den Einspritzer, lehnte ihn jedoch für das Rennen mit der Begründung ab, daß die Betätigung des Gaspedals bei ihm einen ähnlich starken Pedaldruck erfordere wie die Bremse und gerade der Kurs von Monte Carlo ein gefühlvolles Dosieren des Gases notwendig mache. Der Rest des Feldes bestand aus zwei Sechszylinder- und einem neuen Achtzylinder-Gordini sowie den privat gemeldeten Maserati von Rosier und dem Engländer Gould. Die italienische Centro-Sud hatte zwar einen Maserati und einen Ferrari für Chiron bzw. Scarlatti geschickt, jedoch zogen beide ihre Meldung zurück. 16 Wagen waren vom Veranstalter zugelassen, 14 standen am Start. Fangio war mit 1:44,2 vor Moss mit 1:45,2 die schnellste Trainingszeit gefahren. Die Schikane am Kai, dort, wo Ascari im vergangenen Jahr ins Meer stürzte, war diesmal enger angelegt worden, um einem ähnlichen Unfall vorzubeugen. Das kostete nach Aussagen von Moss eine bis zwei Sekunden. Der Engländer hatte seine Eltern mitgebracht, die vom Beau Rivage aus das Rennen verfolgten. Er fährt übrigens privat noch immer seinen grünen Zweivergaser-Mercedes 220 A. Neben Moss starteten der aus Nizza stammende Jean Behra und der junge Student Cesare Perdisa auf Maserati.

Hatte der letztjährige Grand Prix von Europa in Monaco den Rang eines automobilsportlichen Großereignisses, so gab sich diesmal alles viel familiärer. Der Eingeweihte bemerkte aber die scharfe Rivalität zwischen Fangio und Moss, die sich zwar im zivilen Leben absolut freundschaftlich gegenüberstehen, aber im Rennen kein Pardon kennen. Der Argentinier hat in den Wintermonaten ganz schön an Gewicht zugenommen, an Kampfgeist jedoch nichts eingebüßt. Moss ist immer noch der alte Draufgänger, allerdings scheint er in taktischer Beziehung einiges dazugelernt zu haben, was sich im Rennen dann auch deutlich herausstellte.

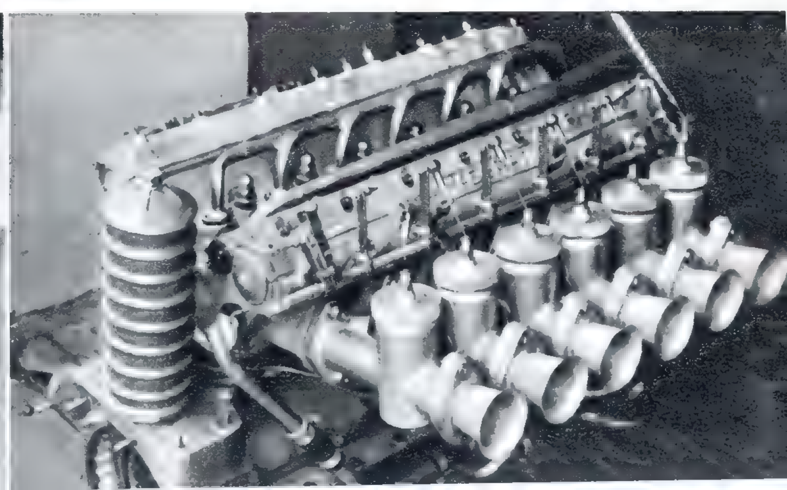
Schon in den frühen Morgenstunden besetzten Tausende den der Strecke zugewandten Steilhang des Schloßberges. Über den Seealpen lagerten einige Regenwolken, an der Küste und über dem Mittelmeer leuchtete dagegen der Himmel in tiefem Blau. Die Kraft der Sonnenstrahlen wurde durch eine leichte, kühle Brise wohltuend gemildert.

Nach den Trainingszeiten zu urteilen, stand Fangio die Favoritenrolle zu, um so größer war dann die Überraschung, als Moss schon aus der ersten Runde mit einem deutlichen Vorsprung zurückkam. Fangio war anscheinend von dem Anfangsspurt des Engländers überrascht worden, möglicherweise hat aber auch Moss im Training nicht die volle Leistungsfähigkeit seines Maserati aufgezeigt, jedenfalls spürte anscheinend Fangio sofort, was die Stunde geschlagen hatte, und drückte wild aufs Tempo, ohne dem mit allem Nachdruck seine gute Anfangsposition ausnützenden Moss näher rücken zu können. Moss wirkte erstaunlich ruhig und ausgeglichen in seinen Bewegungen. Von Fangio hatte man dagegen den Eindruck einer gewissen Nervosität, die später noch deutlicher zum Ausdruck kommen sollte. Die dem Leader nachfolgende Gruppe wurde von Fangio, Castellotti, Schell, und Collins gebildet. In der dritten Runde war dann Fangio anscheinend im Eifer des Gefechts zu schnell in die Rechtskurve ausgangs der Gegengeraden am Boulevard Albert I., dort wo der Anstieg zum Casino-Berg beginnt, gegangen und geriet ins Schleudern. Die nachfolgenden Wagen wurden zu einem scharfen Ausweichmanöver gezwungen, das nicht ohne Folgen blieb. Musso fuhr geradeaus und landete in den Strohballen, die eine Tribüne abschirmten, Schell setzte seinen Vanwall in die Strohballenpolste-

Gleichmäßig und zuverlässig drehte Jean Behra auf Maserati seine Runden. Durch seinen dritten Platz sicherte er sich in der Weltmeisterschaft mit einem Punkt Vorsprung die Führung.



Der Einspritz-Motor des neuen Maserati, der von Moss im Training gefahren wurde, aber im Rennen selbst dann nicht zum Einsatz kam, wurde aus dem Sechszylinder entwickelt.
Fotos: Molter (5), Millanta (1)



rung eines Hausecks, Trintignant drückte sich die Kühlerverkleidung ein, und auch Fangios Ferrari trug am Heck deutliche Spuren dieses Tête-à-queues davon. Musso und Schell schieden aus. Niemand kam zum Glück dabei zu Schaden. In der Reihenfolge Moss, Collins, Behra, Castellotti, Perdisa, Fangio passierte das Feld in der vierten Runde den Kai Albert. Die Stadtstrecke von Monte Carlo mit ihren Trottoirs, steinernen Balustraden und tückischen Hausecken erfordert den letzten fahrerischen Einsatz, um verlorenen Boden wieder gutzumachen. Darüber war sich Fangio sicher im klaren, denn jetzt war es vorbei mit der sonst so souveränen Ruhe des dreifachen Weltmeisters. Er fing im wahrsten Sinne des Wortes zu bolzen an. Im Ausnützen der günstigsten Kurventangenten zeigte er sich als wahrer Meister: er touchierte Trottoirs, strapazierte die Karosserie seines Ferrari, beulte sich die Kühlerverkleidung ein und machte dabei systematisch Boden gut. In der 16. Runde lag er wieder an dritter Stelle, dann nahm er sich Collins vor, und er brauchte acht ganze Runden, um an dem Engländer vorbeizukommen, der im Grand Prix-Wagen eine ebenso gute Vorstellung gab wie im Sportwagen. In der 24. Runde war also Fangio wieder auf den zweiten Platz gerückt. Nun ließ ihn Collins aber keinesfalls ziehen, sondern mischte ganz schön mit. Bemerkenswert ist dabei, daß sein Auto keine äußerlich sichtbaren Zeichen dabei abbekam. Dieser Collins ist ohne Zweifel Weltklasse und besitzt heute schon das, was sich Moss jetzt anzueignen beginnt: ein gehöriges Maß an Selbstbeherrschung und kluger taktischer Überlegung.

Während nun Fangio weiterhin mit allen Mitteln versuchte, Anschluß zu gewinnen, hatte Moss in der 30. Runde seinen Vorsprung auf 36 Sek. ausgedehnt. Collins lag zu diesem Zeitpunkt etwa 6 Sek. hinter Fangio. Ihm war die Jagd Fangios doch zu risikoreich im Interesse des Gesamtrennens erschienen. Inzwischen hatte Castellotti wegen Kupplungsdefekts in der 15. Runde aufgegeben. Trintignants Vanwall war durch die verkleinerte Kühlfläche zu heiß geworden, was die Kolben übelnahmen. Behra drehte gleichmäßig seine Runden, ohne sich beirren zu lassen. Er fuhr klar ersichtlich auf Ankommen in einer guten Position. Hinter Behra zwitscherte Manzon mit seinem kleinen Gordini mit erstaunlicher Bravour um die Hausecken und gab dem neuen Achtzylinder-Gordini, zuerst von Bayol und dann von Pilette gefahren, eine überzeugende Demonstration, was man auf so einem Kurs selbst aus einem Gordini herausholen kann. Perdisa kämpfte sich nur noch mit dem dritten und vierten Gang über die Strecke.

Dann veränderte sich einige Zeit nichts, nur daß sich bei Fangios Lancia auch innerlich Spuren des erbitterten Fights mit Gehsteigkanten und sonstigen harten Gegenständen bemerkbar machten. In der 39. Runde hielt dann der Argentinier überraschend an den Boxen und stieg aus. Castellotti übernahm seinen lädierten Ferrari und setzte die Fahrt fort. Dem Sieg von Moss schien nichts mehr im Wege zu stehen. Hatte er bis zur 40. Runde 97,41 km/st Gesamtdurchschnitt erzielt, so forcierte er durch das Aufkommen Fangios sein Tempo und beendete die 40. Runde mit 103,22 km/st, bereits 40 $^{3}/_{10}$ Sek. vor Collins.

Fangio erholte sich nun bis zur 53. Runde und übernahm dann den Wagen von Collins. Mehr als 10 Runden Pause hatten ihm anscheinend genügt, um sein altes Format wiederzufinden, denn was er jetzt zeigte, war grandios. Mit über 1 Minute Abstand zu Moss lag er in dritter Position hinter Behra und setzte die Verfolgungsjagd fort. Sieben Runden später lag er wieder an zweiter Stelle. In der 75. betrug sein Abstand nur noch 43 Sek., in der 87. 30, in der 93. 25 und in der 100. ganze $6^{1}/_{10}$ zu Moss, der in den letzten Runden noch Perdisas Heck rammte und dabei die Schnauze seines Maseratis eindrückte. Nun glaube ich nicht, daß Moss auch durch das Aufrücken Fangios das Letzte riskierte, er fuhr viel-mehr genau nach Plan und besaß die eiskalte Ruhe, nur genau so viel einzusetzen, wie zum Sieg notwendig war. Und diese eiskalte Ausnützung einer Situation, verbunden mit einer taktischen Reife, ist es, was Moss bisher gefehlt hat. Er war immer zu schnell für den Maserati gewesen, nun weiß er die ihm zur Verfügung stehende Maschine innerhalb der gegebenen Grenzen einzusetzen. Eines darf dabei allerdings nicht übersehen werden: Maserati hat mit Ugolini einen erfahrenen umsichtigen Rennleiter engagiert, der Moss genau über den Stand der Dinge informierte und klug führte. Warum Ferrari Ugolini gehen ließ, bleibt unverständlich.

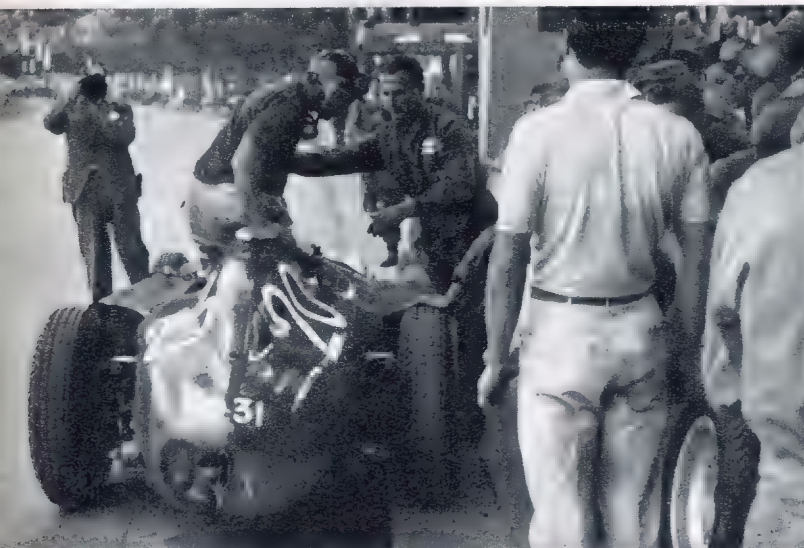
Behra wurde sicherer Dritter und führt damit in der Weltmeisterschaftswertung. Castellotti brachte den waidwunden Wagen Fangios noch auf den vierten Platz, und der eindrucksvoll fahrende Fünfte, Manzon, schied drei Runden vor Schluß aus und wurde um den Lohn seines bemerkenswerten Einsatzes betrogen. Man darf gespannt sein, wie sich das Duell Fangio kontra Moss weiter entwickelt; schade, daß der Nürburgring als Kriterium für den Rennwagen ausfällt — denn gerade hier wäre es am interessantesten gewesen. Tony Vandervell erklärte uns, daß ihn das Pech von Monte Carlo nicht abhalten könne, in Spa wieder mit dabei zu sein. Der Grand Prix-Sport ist trotz allen bösen Prophezeiungen nicht tot. *Gümo*

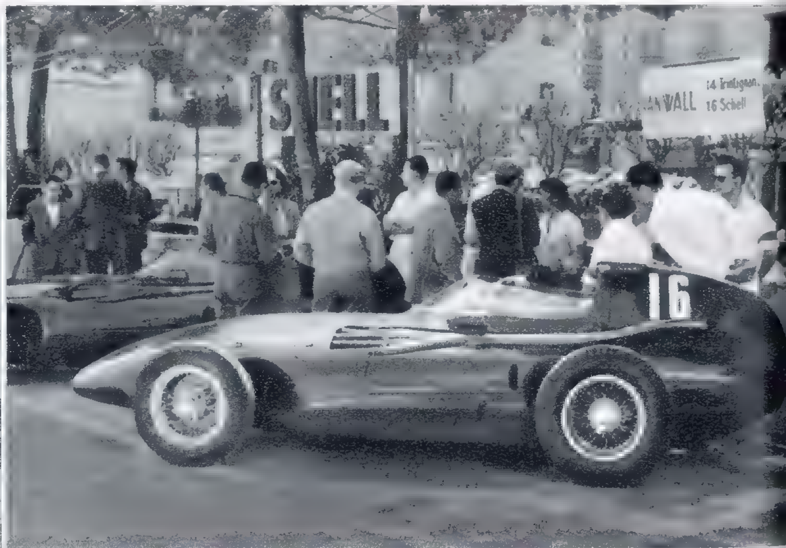
Ergebnisse:

1. Moss (England) auf Maserati, 314,5 km in 3:00:32,9 = 104,51 km/st
2. Collins/Fangio (Engl./Arg.) auf Ferrari, 3:00:39
3. Behra (Frankreich) auf Maserati, 1 Rd. zurück
4. Fangio/Castellotti (Arg./Ital.) auf Ferrari, 6 Rd. zurück
5. DaSilva (Argentinien) auf Gordini, 7 Rd. zurück
6. Bayol/Pilette (Frankr./Belg.) auf Gordini, 12 Rd. zurück
7. Perdisa (Italien) auf Maserati, 14 Rd. zurück
8. Gould (England) auf Maserati, 15 Rd. zurück.

Schnellste Runde: Fangio, die 100., in 1:44,4 = 108,45 km/st

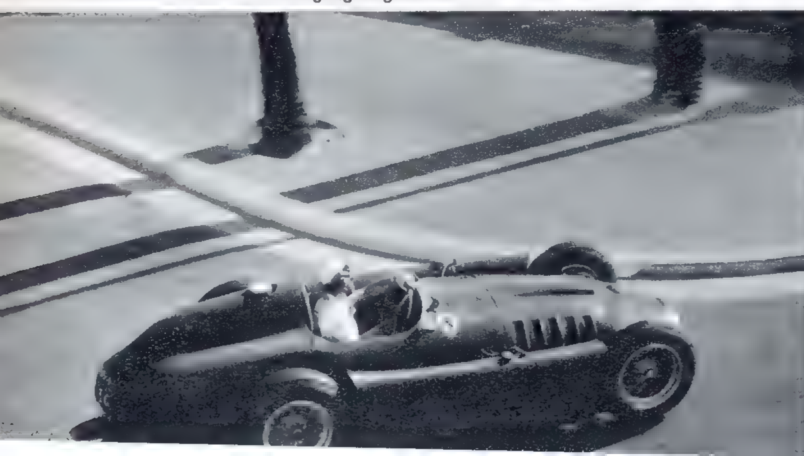
Stand der Weltmeisterschaft: 1. Behra mit 10 Pkt., 2. Fangio mit 9 Pkt., 3. Moss mit 8 Pkt.

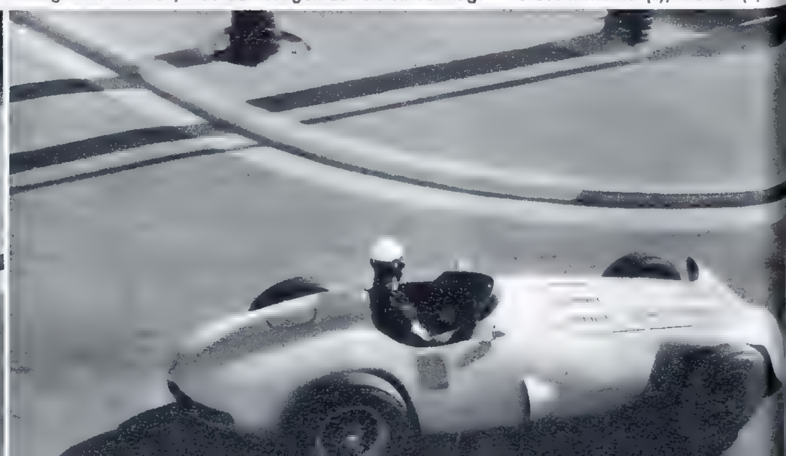




Fangio verläßt an den Boxen seinen beschädigten Ferrari. Der rechts vorne stehende, bereits früher ausgeschiedene Castellotti weiß zu diesem Zeitpunkt noch nicht, daß er später das Rennen mit diesem Wagen fortsetzen wird. Deutlich sichtbar die jetzt mit dem Fahrzeugkörper voll verkleideten Seitentanks, während Castellotti (unten) noch das ältere Modell mit separaten Seitentanks und Vorderradaufhängung mit Torsionsstabilisator zwischen den Dreiecksquerlenkern fuhr. Die übrigen Ferrari hatten den Stabilisator über der Aufhängung angeordnet.

Der Vanwall mit Vierzylinder-Einspritz-Motor siegte mit Moss in Silverstone über die Ferrari und war mit Schell auch auf dem Kurs von Monte Carlo nur wenig langsamer als die Italiener. Von der Seite sieht der von Chapman im Chassis entwickelte Wagen elegant aus, von vorne wirkt er jedoch wuchtig und schwerfällig. Unten: Gordinis neuer Reihen-Achtzylinder, hier mit Bayol am Steuer, macht rein äußerlich einen guten Eindruck, erreichte auch das Ziel, doch fehlen Gordini geeignete Fahrer, um aufzeigen zu können, was der Wagen zu leisten vermag. Fotos: Millanta (2), Molter (2)





Serienwagen-Rennen in Spa

Der vom Royal Automobile Club de Spa zum siebenten Male veranstaltete „Große Preis der Serienwagen", der am 13. Mai auf der Rennstrecke von Francorchamps stattfand, gestaltete sich wiederum zu einem großen Erfolg. Das kühle, aber trockene Wetter, das den ganzen Tag anhielt, ermöglichte es, daß in allen Klassen die bestehenden Rekorde unterboten wurden, und lockte ca. 60 000 Zuschauer an die Strecke. Letztere wurde neuerdings, im Abschnitt der Malmédy-Kurve, wo sie im Winter unter Frostschäden zu leiden hatte, auf 10 Meter verbreitert und die Kurve selbst in ihrem Profil verbessert, wodurch die Strecke schätzungsweise um 1$^1/_2$ bis 2 Sekunden schneller wurde.

Drei Rennen — zwei für Spezial-Touren- und Gran Turismo-Wagen und eines für Seriensportwagen — waren im Programm vorgesehen, und jedes Rennen war wiederum in zwei bzw. drei Gruppen unterteilt.

I. Rennen: bis 1000 ccm

Das erste Rennen, das über 8 Runden (112, 9 km) lief, war in zwei Startgruppen unterteilt: die erste für Spezial-Tourenwagen bis 1000 ccm, die zweite für Gran Turismo-Wagen bis 750 ccm. In der ersten starteten fünf DKW, zwei Dyna-Panhard, ein Saab, ein vollkommen serienmäßiger Renault-Dauphine und ein ebenfalls absolut serienmäßiger Morris Minor. Die Gran Turismo-Gruppe bestand ausschließlich aus sieben serienmäßigen Fiat-Abarth mit normaler Fiat 600-Karosserie.

Die Führung des Rennens übernimmt sofort Berchen auf DKW, der im Training schon der schnellste gewesen war. Allmählich holt aber der auf Panhard fahrende, ehemalige Moto-Cross-Fahrer Van Hauw auf und überholt den DKW-Fahrer, der daraufhin für eine kurze Mitteilung an der Boxe anhält, ohne jedoch den zweiten Platz zu verlieren. Während dessen liefern sich der Abarth-Fahrer einen erbitterten Kampf um den ersten Platz der kleinsten Gran Turismo-Klasse. Um die Kühlung des Motors zu verbessern, fahren alle mit aufgeklappter Motorhaube, doch ist es bemerkenswert, daß bis zum Ende unter diesen Wagen kein einziger Ausfall zu verzeichnen ist, obwohl in der Hitze des Gefechts auch auf den längeren Gefällen der Strecke mit Vollgas gefahren wird. Schließlich geht Coune, der Abarth-Generalvertreter für Belgien, mit zwei Wagenlängen Vorsprung vor Harris durchs Ziel, und er dreht auch die schnellste Runde in seiner Klasse: 6'51" gleich 123,7 km/st. Für einen viersitzigen 750 ccm-Wagen wahrhaftig erstaunlich! Einige Sekunden später überschlägt sich, in der letzten Haarnadelkurve vor dem Ziel, ein anderer Abarth; im Nu springt der Fahrer heraus, setzt mit Hilfe zweier Sportkommissare (eigentlich verboten!) den Wagen wieder auf die Räder und fährt weiter, ohne den fünften Platz zu verlieren!

Revanche für Jaguar

Drei Klassen starten im nächsten Rennen, das über 10 Runden geht: Spezial-Tourenwagen von 1000 bis 1600 ccm; Spezial-Tourenwagen von 1600 bis 2600 ccm und Gran Turismo-Wagen von 1000 bis 1600 ccm. In der ersten Gruppe, worin Borgward, Peugeot und Volvo starten, wird ein erbitterter Kampf zwischen den Peugeot und Brudes' Einspritzer-Isabella TS erwartet. In der zweiten Gruppe haben zwei Werks-Mercedes 220 S mit Rieß und Bauer als Fahrern, den ebenfalls werksbetreuten 2,4 Liter-Jaguar von Paul Frère und den fast drei Jahre alten Alfa-Romeo 1900 T.I. des Schweden Bonnier sowie einen mit 3 Weber-Registervergasern ausgerüsteten Opel-Kapitän und einen Citroen DS 19 als Gegner. Die Gran Turismo-Gruppe ist eine reine Porsche-Angelegenheit: sieben Carrera und Oesterles Leichtmetall 1600 S.

Von allen ist im Training der Jaguar mit 5'31" der schnellste, obwohl er nur zwei Runden auf trockener Bahn gefahren ist. Vom serienmäßigen Wagen unterscheidet er sich hauptsächlich durch einen Typ „C"-Zylinderkopf, der etwas größere Ventile hat als der normale Kopf, zwei 2-Zoll S. U. Vergaser (statt 2 Solex 32 mm) und ein enger abgestuftes Getriebe. Er kommt wegen Schwierigkeiten mit einem Kardangelenk, die die Zerlegung des Getriebes erforderten, erst in letzter Minute zum Start, ohne die zuerst auf den vorgeschriebenen Sammelplatz begeben zu haben, wogegen seine Gegner sportlicherweise kein Protest erheben. Die Mercedes sind die Mille Miglia-Wagen mit Zentral-Kugelschaltung und (nach Angabe Karl Klings) Sportfederung und etwas höherer als serienmäßiger Verdichtung.

Beim Start gehen drei Carrera sofort an die Spitze, gefolgt vom Jaguar, der jedoch den Porsche des Franzosen Storez in der ersten Runde schon wieder überholt. An der Spitze kämpfen Seiler und Nathan, während Frère, dessen Jaguar nicht derselben Gruppe angehört, sich in den Kampf nicht einmischt und mit einigen hundert Metern in dritter Position fährt. In der fünften Runde fliegt jedoch Seiler in der 170 km/st-Kurve bei Burnenville heraus, bleibt dabei unverletzt, muß aber ausscheiden. (Kurz vorher war Nathan mit einer Runde in 5'22" 157,9 km/st) an die Spitze gegangen. Nach dem Ausscheiden Seilers scheint er aber langsamer zu werden, worauf Frère prompt zum Angriff übergeht, mit seinem Jaguar eine Rundenzeit von 5'24" (156,9 km/st) fährt, den wegen Getriebeschaden wehrlos gewordenen Nathan überholt und die Spitze bis zum Ende beibehält. Daraufhin geht Goetze gegen Nathan zum Angriff über und hätte ihn wahrscheinlich noch eingeholt, wäre er nicht etwas zu eifrig gefahren und in der schnellen Stavelot-Kurve mit dem Heck gegen einen starken Pfosten angeprallt, worauf er mit einigen, nicht lebensgefährlichen Verletzungen, ins Spital befördert werden mußte.

Somit wurde Nathan doch noch Sieger der Gran Turismo-Gruppe, während sich in der größeren Tourenwagen-Klasse die Mercedes nicht nur vom Jaguar, sondern auch vom Alfa Romeo 1900 des ausgezeichnet fahrenden Bonnier geschlagen geben mußten. Ein ausgesprochen schlechter Fahrer brachte den Citroen mit 2 Runden Rückstand durchs Ziel und machte für das neue Modell eine unverdient schlechte Reklame.

Einen spannenden Kampf gab es auch in der Klasse für Tourenwagen bis 1600 ccm zwischen dem Peugeot 203 des belgischen Spezialisten George und Brudes' Borgward. Nachdem er die schnellste Runde in 6'08" 8/10 (137,9 km/st) gedreht hatte, erhielt Brudes von seinem Boxenpersonal ein unrichtige Nachricht über die noch zu fahrende Rundenzahl und verlor dadurch wahrscheinlich das Rennen. Nach diesem wurde von der geschlagenen Volvo-Mannschaft gegen George Protest erhoben, da die Vermutung bestand, daß der Hubraum seines Motors durch Einsetzen von Zylinderbüchsen des 403 Modells von den serienmäßigen 1290 ccm auf 1468 ccm gebracht worden war. Die Prüfung ergab, daß der Motor aber tatsächlich unter der 1300 ccm-Grenze lag, wodurch der erreichte Gesamtdurchschnitt von über 135 km/st noch erstaunlicher wird. Der Wagen war mit einem einzigen Solex-Doppelvergaser waagerechter Bauart ausgerüstet.

Sportwagenrennen

Obwohl ein 3 Liter- und ein 1,5 Liter-Maserati von den Veranstaltern zum Start nicht zugelassen wurden, sah man im Sportwagenrennen mehrere Wagen am Start, die im eigentlichen Sinne keine Seriensport-Wagen waren. So wurden z. B. Aston-Martin mit Doppelzündung und Scheibenbremsen angenommen sowie vier Ferrari 2 Liter vom neuen „Testa Rossa"-Modell, das auch noch nicht als Seriensport homologiert ist. Beim Ferrari begründeten die Veranstalter ihre Annahme damit, daß dieser Wagen vom Typ Mondial abgeleitet sei, der die gleichen Motor-Abmessungen hat. Zum Start kam allerdings nur ein solcher Wagen, der der belgischen Nationalmannschaft (Equipe Nationale Belge) gehört und wiederum vom Journalisten Paul Frère gefahren wurde.

Auch hier starteten wieder drei Klassen im gleichen Rennen, und zwar eine Klasse von 1300 bis 1600 ccm nur mit Porsche-Spyder, eine von 1600 bis 2600 ccm mit Ferrari, Maserati, A. C., Lancia-Gran Turismo und Triumph, und über 2600 ccm mit u. a. drei Jaguar Typ „D", drei Aston-Martin DB 3 S, einem Ferrari-Monza, einem Pegaso 3,2 Liter und einem 300 SL. Warum die Klasseneinteilungen entgegen den internationalen Vorschriften wie bei den Tourenwagen (anstatt beispielsweise bis 1500 ccm, bis 2 Liter und über 2 Liter) gewählt wurde, war nicht einzusehen? Das Rennen ging über 12 Runden gleich 169,5 km.

Auf der schnellen Strecke von Francorchamps geriet die Überlegenheit der von der Ecurie Ecosse eingesetzten Jaguar niemals in Zweifel Sanderson und Titterington fuhren all ihren Gegnern auf und davon, bis nach hartem Kampf Titterington, der eine Runde in 4'35" (184,9 km/st) gedreht hatte und an der Spitze lag, knapp vor Schluß der vorletzten der 12 Runden wegen eines Ölleitungsbruchs ausfiel und Sanderson den Sieg überließ. Nachdem schon in der ersten Runde Graham Whiteheads Aston-Martin höchst spektakulär, aber gefahrlos von der Bahn geraten war, lieferten sich hinter den beiden Spitzen-Jaguars Parnell (Aston-Martin 3 Liter) und Frère Ferrari 2 Liter) einen verbissenen Kampf, bis nach 7 Runden Frère es für klüger hielt, diesen Prestige-Kampf im Intersse des Klassensieges aufzugeben, um so mehr, als nach dem Ausscheiden Titteringtons auch der dritte Platz in der Gesamtwertung dem 2 Liter-Ferrari gesichert war. Der 300 SL Ahrens beendete das Rennen mit einer Runde Rückstand, aber vor dem Pegaso und dem Jaguar „D" der Spanier Crens und Palaccio.

In der 1600 ccm Klasse war Richard von Frankenberg all seinen Gegner überlegen und siegte mit fast 1$^1/_2$ Minute Vorsprung. Ein heftiger Kampf entwickelte sich jedoch um den zweiten Platz zwischen Wolfgang Seidel, dem Franzosen Claude Storez und dem Belgier Christian Goethals, der zum ersten Mal einen so schnellen Wagen wie einen Spyder fuhr. Die größere Erfahrung Seidels verhalf ihm in diesem Kampf zum Erfolg, jedoch mit weniger als einer Sekunde Vorsprung vor Goethals, der ausgesprochenes Talent zeigte und den erfahreneren Storez auf den vierten Platz verwies.

Paul Frère

Spezial-Tourenwagen bis 1000 ccm: 1. Van Hauw (Belg.), Dyna-Panhard, 55:04$^5/_{10}$ = 123,06 km/st; 2. Berchem (Belg.), DKW, 55:31$^4/_{10}$; 3. Meunier (Belg.), Dyna-Panhard, 56:28$^1/_{10}$. Bis 1600 ccm: 1. George (Belg.), Peugeot 203, 56:21 = 135,31 km/st; 2. Brudes (Dtschld.), Borgward, 56:21$^6/_{10}$; 3. Blondiau (Belg.), Volvo, 58:48$^5/_{10}$. Bis 2600 ccm: 1. Frère (Belg.), Jaguar, 54:47 = 154,62 km/st; 2. Bonnier (Schw.), Alfa Romeo, 57:52$^9/_{10}$; 3. Bauer (Dtschld.), Mercedes-Benz, 58:06$^9/_{10}$; 4. Rieß (Dtschld.), Mercedes-Benz, 58:08$^9/_{10}$.

Gran Turismo bis 750 ccm: 1. Coune (Belg.), Fiat-Abarth, 56:22$^1/_{10}$ = 120,23 km/st; 2. Harris (Belg.), Fiat-Abarth, 56:22$^7/_{10}$; 3. Mathieu (Belg.), Fiat-Abarth, 57:14$^4/_{10}$. Bis 1600 ccm: 1. Nathan (Dtschld.), Porsche Carrera, 55:20$^9/_{10}$ = 153,06 km/st; 2. Storez (Frankr.), Porsche Carrera, 55:50$^9/_{10}$; 3. Blendl (Dtschld.), Porsche Carrera, 56:02$^8/_{10}$.

Sportwagen bis 1600 ccm: 1. von Frankenberg (Dtschld.), Porsche, 1:00:35$^3/_{10}$ = 167,78 km/st; 2. Seidel (Dtschld.), Porsche, 1:01:30$^9/_{10}$; 3. Goethals (Belg.), Porsche, 1:01:31$^6/_{10}$; 4. Storez (Frankr.), Porsche, 1:01:33$^5/_{10}$. Schnellste Runde: v. Frankenberg in 4:59 = 170,00 km/st.

Seriensportwagen bis 2600 ccm: 1. Frère (Belg.), Ferrari, 58:36$^6/_{10}$ = 173,45 km/st; 2. Ruf (Schwz.), Maserati, 1 Rd. zurück; 3. Herzet (Belg.), Ferrari, 1 Rd. zurück. Über 2600 ccm: 1. Sanderson (Engl.), Jaguar, 57:34$^8/_{10}$ = 176,56 km/st; 2. Parnell (Engl.), Aston-Martin, 58:28$^9/_{10}$; 3. Davids (Holl.), Aston-Martin, 59:41$^4/_{10}$.

Runde um Runde

Am nächsten Wochenende finden auf dem Nürburgring die 1000 km für Sportwagen statt, die 1956 ohne Zweifel die bedeutendste und repräsentativste Wagenveranstaltung der Bundesrepublik darstellen. Wie die Nennungsliste zeigt, wurde der Bedeutung dieses Rennens auch im Ausland Rechnung getragen, denn die Besetzung kann als erstklassig bezeichnet werden. Da ist die Scuderia Ferrari mit zwei der neuen 3,5 Liter-Zwölfzylinder und zwei 3,5 Liter-Vierzylindern vertreten, die von den Fahrern Fangio, Castellotti, Musso, Gendebien und Trintignant gesteuert werden. Maserati startet in der großen Klasse mit zwei 3 Liter und bei den 1500ern mit zwei der schnellen Vierzylinder. Als Fahrer stehen Moss, Behra, Perdisa, Taruffi, Schell, Manzon, Pilette und Giardini zur Verfügung, die noch ausstehenden Besatzungen werden erst beim Training nominiert. Was übrigens die in der letzten Zeit besonders in Deutschland verbreitete Meldung betrifft, nach der sich Maserati nach der Mille Miglia vom Sport zurückzuziehen beabsichtige, so ist daran kein wahres Wort. Maserati-Rennleiter Ugolini versicherte uns in Monte Carlo, daß seine Firma nach wie vor an sportlichen Veranstaltungen teilnehmen werde. Die Sensation der 1000 km ist nun der erstmalige Start einer offiziellen Werksmannschaft von Jaguar in Deutschland sowie das Zusammentreffen des Jaguar Typ D mit Ferrari und Maserati auf dem aufschlußreichen Nürburgring. Sir Lyons, der Chef der Jaguar Cars Ltd. in Coventry, hat für seine beiden gemeldeten Wagen, von denen einer der neue Einspritzer sein soll, so ausgezeichnete Fahrer wie Hawthorn, Hamilton, unseren Mitarbeiter Frère und den von seinem Targa Florio-Start auf Mercedes-Benz 300 SLR auch in Deutschland gut bekannten Iren Titterington gemeldet. Neben Jaguar ist auch Aston-Martin mit zwei DB 3S am Start, die mit dem Giro Sicilia-Sieger und Mille Miglia-Zweiten Peter Collins, dem Gewinner des Gran Premio von Siracusa 1955, Brooks, Parnell und Walker, besetzt sind. Moss, der bekanntlich bei Aston-Martin für einige Sportwagenrennen unter Vertrag steht, soll auf Ansuchen von Maserati für die 1000 km, die für den Coupe des Constructeurs der FIA, also für die Sportwagenweltmeisterschaft, gewertet werden, freigegeben worden sein. Ferner starten in der Rennsportwagenklasse über 2 Liter neben anderen noch der Engländer Wharton und der Schweizer de Graffenried auf einem 3 Liter-Maserati. Für uns Deutsche dürfte die Rennsportwagenklasse bis 1500 ccm von besonderem Interesse sein, in der die neuen Porsche, mit denen zur Stunde, da dieser Bericht geschrieben wird, noch auf dem Nürburgring Versuche durchgeführt werden, auf die Maserati, AWE Osca und den Kieft treffen. Porsche wird Hans Herrmann, Graf Trips und von Frankenberg sowie einen noch nicht genannten vierten Fahrer einsetzen.

Von außergewöhnlichem Interesse ist auch die Gran Turismo-Klasse bis 1300 ccm, in der nicht weniger als sechs Alfa Romeo Giulietta Sprint „Veloce" mit 90 bis 100 PS Leistung zu finden sind, die hier gegen die Porsche 1300 Super antreten. Die Giuliettas werden u. a. von den Schweizern Stern und Ringgenberg gefahren. Stern gewann bei der Mille Miglia auf Giulietta die Spezial-Tourenwagenklasse. In der Gruppe Gran Turismo bis 2000 ccm sind allein 7 Porsche Carreras zu finden, und zwar auch mit den Erst- und Zweitplacierten der Mille Miglia, Persson bzw. Nathan und Kaiser am Steuer. Bei den Gran-Turismo-Fahrzeugen über 2 Liter starten neben mehreren Mercedes-Benz 300 SL und Fahrzeugen anderer Marken auch ein Ford-Thunderbird.

Das 1000-km-Rennen findet auf der 22,8 km langen Nordschleife des Nürburgringes statt und wird am 27. Mai um 9 Uhr gestartet. Die Wertung erfolgt ohne Rücksicht auf die Fahrzeug-Kategorie im Gesamtklassement und in folgenden Klassen: Rennsportwagen bis 1500 und über 2000 ccm; Seriensportwagen bis 1500 ccm; Spezial-Serien-Tourenwagen und Serienwagen Gran Turismo bis 1300, bis 2000 und über 2000 ccm.

*

Beim Daily Express Trophy-Rennen in Silverstone errangen die neuen englischen Rennwagen ihren ersten beachtenswerten Erfolg. Stirling Moss siegte auf dem Vanwall vor dem einarmigen Scott-Brown auf Connaught. Fangio, der auf dem Lancia-Ferrari trotz schärfstem Einsatz nur am Anfang kurz führen konnte, schied wegen Kupplungsdefekts aus. Er übernahm schließlich den Wagen von Collins, mußte bald aber auch diesen wegen Kupplungsschadens verlassen. Hawthorn drehte mit dem BRM die schnellste Runde, mußte aber, in Führung liegend, wegen Maschinenschadens aufgeben. Auch Schell, der den zweiten Vanwall fuhr, schied wegen Bruchs einer Einspritzleitung aus.

Ergebnisse: 1. Moss auf Vanwall, 289,68 km in 1:44:53 = 161,60 km/st; 2. Scott-Brown auf Connaught, 1 Rd. zurück; 3. Titterington auf Connaught, 3 Rd. zurück; 4. Gerard auf Cooper-Bristol, 4 Rd. zurück. Schnellste Runde: Hawthorn auf BRM in 1:43 = 164,7 km/st.

*

Auch beim Gran Premio von Neapel hatte die Scuderia Ferrari Pech. Castellotti fiel dort schon nach zwei Runden aus, Musso, der klar an der Spitze lag, einige Zeit später wegen Zündstörungen. Manzon setzte sich daraufhin mit seinem Sechszylinder-Gordini an die Spitze, gefolgt von Villoresi auf einem Maserati der Centro-Sud. Das sich nun anbahnende Duell endete vorzeitig mit dem Ausscheiden Villoresis, und auch dem Engländer Gould auf Maserati gelang es nicht mehr, Manzon den Erfolg streitig zu machen. Ergebnisse: 1. Manzon, Gordini, 246 km in 2:20:43,8 = 104,88 km/st; 2. Gould, Maserati, 2:20:54,9; 3. Gerini, Maserati, 3 Rd. zurück.

*

Die deutsche Motorradsport-Saison 1956 wurde mit dem internationalen Rhein-Pokal-Rennen in Hockenheim eröffnet. In der 125 ccm-Klasse siegte der DKW-Werksfahrer Hobl mit 151,9 km/st vor seinem Markengefährten Hofmann. In der 250 ccm-Konkurrenz gab es einen Moto Guzzi-Erfolg mit dem Italiener Lorenzetti, der für die 154,5 km-Distanz einen Gesamtdurchschnitt von 174,0 km/st erreichte. Der NSU-Fahrer Baltisberger kam mit 173,1 km/st auf den zweiten Platz. Auch in der 350 ccm-Klasse war den DKWs der Sieg nicht zu nehmen. Hobl siegte hier mit 182,1 km/st vor Hofmann, der 180,9 km/st erreichte, und dem Italie-

ner Rocchi auf Moto Guzzi mit 176,8 km/st. Die mit Gilera, Moto Guzzi und BMW erstklassig besetzte Halbliter-Klasse gewann der Ire Reginald Armstrong auf Gilera mit 188,3 km/st vor dem Engländer Dale auf Moto Guzzi und Riedelbauch auf BMW. Walter Zeller hatte in der zweiten Runde die Führung übernommen, als Armstrong kurz an die Boxen mußte. Er baute dann seinen Vorsprung auf 30 Sekunden aus, mußte aber schließlich wegen Motorschadens aufgeben. Die Seitenwagen-Klasse bis 500 ccm sah die Exweltmeister Noll/Cron auf BMW mit 167,0 km/st vor den Engländern Smith/Woollett auf Norton in Front.

*

Ein amerikanischer Plan, über den wir bereits vor längerer Zeit berichteten, scheint jetzt realisiert zu werden. Die Initiatoren des neuen Straßenrennkurses bei Los Angeles, die Los Angeles International Raceway, will noch in diesem Oktober einen Grand Prix von Amerika für Rennwagen der Formel 1 auf ihrer im Bau befindlichen neuen Strecke austragen. Sie hofft, daß die FIA dieses Rennen als Wertungslauf für die Weltmeisterschaft anerkennt. Es sollen insgesamt 100 000 Dollar an Preisen, 30 000 davon für den Sieger, zur Verfügung stehen.

*

Der Große Preis von Holland für Rennwagen der Formel 1 wurde aus finanziellen Gründen abgesagt . . . Osca will einen 1,5 Liter-Rennwagen für die ab 1958 gültige Formel 2 entwickeln . . . Lou Moore, ehemals amerikanischer Rennfahrer, der 1934 mit einem Miller-Special beim Großen Preis von Tripolis startete, später einen eigenen Rennstall gründete, dem die in Indianapolis mehrmals erfolgreichen Blue Crown Specials angehörten, verstarb in Atlanta im Alter von 52 Jahren nach schwerer Krankheit . . . Der Ferrari-Bardahl-Special von Farina befindet sich auf dem Wege nach Indianapolis, wo er am 30. Mai mit Farina am Steuer am dortigen 500 Meilen-Rennen teilnehmen wird . . . Der Automobil-Club von Portugal veranstaltet am 16./17. Juni den Grand Prix de Porto für Rennsportwagen bis 1500 und über 2600 ccm bis 3500 ccm auf der 7,5 km langen Rundstrecke von Porto . . . Die vom 21. bis 24. Juni stattfindende Internationale Rallye Wiesbaden ist mit einer Geschwindigkeitsprüfung an der Steilstrecke des Nürburgringes, einer Bergprüfung in den Ardennen, einem Rundstrecken-Wettbewerb in Montlhèry und einer Geschwindigkeitsprüfung in Hockenheim ausgestattet. Erstmals müssen verschiedene Sonderprüfungen von beiden Fahrern eines Fahrzeugs einzeln bestritten werden . . . Bei der internationalen Rallye Nordrhein-Westfalen des AvD fiel der Gesamtsieg an Wilhelm Rudolf auf Alfa Romeo. Von 71 Startern kamen 50 innerhalb der Wertung ans Ziel. Es wurden insgesamt acht Gold- und zehn Silber- bzw. Bronze-Medaillen vergeben . . . Die Nennungsliste von Le Mans umfaßt 70 Fahrzeuge, 52 werden für das 24-Stundenrennen zugelassen. Ferrari soll mit drei 2,5 Liter Prototypen vertreten sein. Von Maserati hört man, daß die Absicht besteht, einen 2,5 Liter mit dem neuen Achtzylinder-Versuchsmotor auszurüsten. Auch Porsche hat wieder gemeldet.

*

Im Alter von 47 Jahren erlag der bekannte englische Motorradrennfahrer und Journalist Fergus Anderson, 1953 und 1954 Weltmeister auf Moto Guzzi, auf dem Transport ins Krankenhaus von Namur seinen schweren Verletzungen, die er bei einem Sturz mit seiner neuen BMW im Rennen von Floreffe erlitt. Anderson hatte sich vor einiger Zeit vom aktiven Motorradsport zurückgezogen und fungierte als Rennleiter bei Moto Guzzi. Im Winter dieses Jahres entschloß er sich zu einem Come-back und erwarb eine 500 ccm BMW RS, mit der er in Floreffe startete und die schnellste Runde fuhr. Mit Fergus Anderson verliert der internationale Motorradsport eine seiner markantesten Persönlichkeiten.

*

Die im Vorjahre von der italienischen Regierung gebildete Mille Miglia-Kommission, zieht, nachdem bereits für 1956 ähnliche Pläne gemacht wurden, erneut in Erwägung, die 1000 Meilen 1957 auf einem verkürzten Rundkurs laufen zu lassen, der mehrmals durchfahren werden muß. Und zwar ist eine Rundstrecke von Brescia über Cremona – Mantua – Verona nach Brescia zurück vorgesehen. Sollten die Bestrebungen der Regierungskommission zum Erfolg führen, dann würde dies für die Sicherheitsvorkehrungen natürlich wesentlich günstiger sein, aber auch die Mille Miglia ohne Zweifel an sportlichem Wert verlieren.

*

Die Internationale Tulpen - Rallye, Wertungslauf für die Europäische Tourenwagen - Meisterschaft, wurde ein großer Erfolg der Engländer. Allein auf den ersten fünf Plätzen im Gesamtklassement landeten englische Fahrzeuge. Gesamtsieger wurden R. und E. Brooks auf Austin A 30 vor Wallworkk/Bleaklay auf Standard 8 und Hopkirk/Garvey, ebenfalls auf Standard. Auf dem sechsten Platz kam mit den Holländern Tak/Niemoeller auf Mercedes-Benz 300 SL das erste deutsche Fahrzeug ein. Gümo



Der 3 Liter Aston-Martin DB 3 S, hier neuerdings auch als Coupé vorgestellt, erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von an die 240 km/st. Foto: Gordon Wilkins

Mein Kraftwagen bei der Einkommensteuerveranlagung 1955

Der Kraftwagen als Privatvermögen

Wird ein Kraftwagen lediglich für private Zwecke angeschafft und genutzt, so gehören sämtliche Aufwendungen für den Wagen zu den einkommensteuerlich nicht abzugsfähigen Lebenshaltungskosten. Auch die Veräußerung eines derartigen Wagens ist ein privater Vorgang, der das Einkommen nicht berührt. Der Verkauf eines zum Privatvermögen gehörigen Privatwagens kann ausnahmsweise dann sich einkommensteuerlich auswirken, wenn die Veräußerung des Wagens innerhalb von 3 Monaten nach Anschaffung erfolgt, denn in diesem Falle gilt der Unterschiedsbetrag zwischen Anschaffungs- und Veräußerungspreis als steuerpflichtiger Spekulationsgewinn i. S. des § 23 EStG.

Der Kraftwagen als Betriebsvermögen

Bei zum Betriebsvermögen gehörenden Kraftwagen ist der Anschaffungspreis zu aktivieren; er ist dann im Wege der Absetzung für Abnutzung entsprechend seiner betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer auf die einzelnen Jahre des Gebrauchs aufzuteilen. Sämtliche mit der Haltung des Wagens zusammenhängenden Aufwendungen können als Betriebsausgaben abgesetzt werden. Abzugsfähig sind also sowohl die fixen als auch die laufenden Betriebskosten. Zu den fixen Kosten rechnen die Absetzung für Abnutzung, die Garagenmiete, die Versicherungsgebühren und die Kraftfahrzeugsteuer. Zu den laufenden Aufwendungen rechnen im wesentlichen die Kosten für Treibstoff, Wagenpflege und Reparaturen, ADAC-Beiträge, Gehalt für den Wagenfahrer, Kosten für Erwerb des Führerscheines.

Die früher strittige Frage, ob ein Betriebsinhaber auch einen größeren und teureren Wagen für seinen Betrieb oder Beruf unter voller steuerlicher Berücksichtigung in Ansatz bringen kann, wenn auch ein billigerer Wagen ausreichen würde, ist durch die Rechtsprechung dahin entschieden worden, daß der Betriebsinhaber im allgemeinen nach eigenem Ermessen darüber entscheiden kann, welche Ausgaben für den Betrieb zu machen sind; es ist also nicht erforderlich, daß die Aufwendungen objektiv notwendig und zweckmäßig sind (BFH vom 10. 2. 1955 BStBl. 1955 S. 99).

Sowohl Kaufleute wie Angehörige freier Berufe können Kraftwagen, auch wenn diese weniger als zu 50% betrieblich oder beruflich genutzt werden, jetzt als Betriebsvermögen behandeln, sofern der Wagen nicht wegen ganz unerheblicher betrieblicher Nutzung sogenanntes notwendiges Privatvermögen darstellt (BFH vom 12. 5. 1955 BStBl. 1955 S. 205).

Nach den Einkommensteuerrichtlinien 1955 Abschn. 118 Abs. 1 sind Aufwendungen, die durch Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (Betriebsstätte) entstehen, auch dann Betriebsausgaben, wenn der Steuerpflichtige das Kraftfahrzeug überwiegend für solche Fahrten angeschafft hat (BFH-Urteil vom 10. 2. 1955 BStBl. 1955 S. 99 und vom 12. 7. 1955 BStBl. S. 280). Wohnt der Steuerpflichtige jedoch aus nicht zwingenden persönlichen Gründen mehr als 40 km von seiner Arbeitsstätte entfernt, so beschränkt sich der Abzug als Betriebsausgaben auf die Aufwendungen, die durch die Fahrten bis zu einer Entfernung von 40 km verursacht sind. Hier sind die für Arbeitnehmer gegebenen Anordnungen (Lohnsteuerrichtlinien 1955 Abschn. 25 Abs. 1) insoweit entsprechend anzuwenden.

Wird der Personenwagen auch für Zwischenheimfahrten zwecks Einnahme von Mahlzeiten benutzt, so gehören die Aufwendungen für eine Zwischenheimfahrt nach der Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes in der Regel zu den nicht abzugsfähigen Kosten der Lebensführung (BFH-Urteil vom 12. 7. 1955 BStBl. 1955 S. 280).

Ein betrieblicher Wagen wird auch zu privaten Zwecken genutzt

Zumeist werden betriebliche Kraftfahrzeuge auch privat genutzt. Aufwendungen für derartige Privatfahrten dürfen den betrieblichen Gewinn nicht mindern. Gegenüber der bisherigen Behandlung von Privatfahrten nehmen die Einkommensteuerrichtlinien 1955 Abschn. 118 Abs. 2 nunmehr einen strengeren Standpunkt ein. Sie gehen davon aus, daß nach der Lebenserfahrung betriebliche Personenwagen regelmäßig in erheblichem Umfang privat genutzt werden. In der Mehrzahl der Fälle kann nach den Richtlinien davon ausgegangen werden, daß der private Nutzungsanteil mindestens 20 bis 25% der Gesamtnutzung beträgt. Er wird jedoch nach Ansicht der Richtlinien erheblich größer sein, wenn sich die berufliche Tätigkeit nur auf *einen* Ort beschränkt und wenn nur selten Kunden (Patienten, Mandanten) aufgesucht werden. Macht der Berufsangehörige geltend, der private Nutzungsanteil sei bei ihm geringer als der Lebenserfahrung entspricht, trifft ihn die Nachweispflicht (§ 171 AO). Das gilt insbesondere, wenn er einen größeren oder teureren Kraftwagen angeschafft hat (BFH-Urteil vom 14. 10. 1954 BStBl. III S. 358).

Sind Aufwendungen nur zum Teil durch betriebliche Zwecke veranlaßt worden und läßt sich dieser Teil von den Ausgaben der privaten Lebensführung leicht und einwandfrei trennen, so sind die Aufwendungen insoweit als Betriebsausgaben zu berücksichtigen. Dieser Teil kann geschätzt werden. Läßt sich eine Trennung auch im Schätzungswege nicht leicht und einwandfrei durchführen oder ist nur schwer erkennbar, ob die Aufwendungen mehr dem Beruf oder mehr der privaten Lebensführung gedient haben, so gehört der gesamte Betrag nach § 12 Ziff. 1 EStG zu den nicht abzugsfähigen Ausgaben (vgl. BFH-Urteile vom 14. 1. 1954 BStBl. III S. 79 und vom 10. 3. 1955 BStBl. III S. 131).

In welcher Weise der Kraftfahrzeughalter gegebenenfalls die betriebliche und private Nutzung nachzuweisen hat, ist im einzelnen nicht festgelegt. Der beste Nachweis wird mit einem Fahrtenbuch erbracht. Bei genauen Aufzeichnungen im Fahrtenbuch läßt sich der private Nutzungsanteil ohne weiteres ermitteln und belegen.

Eine gewisse Vergünstigung enthalten die EStR 1955, wonach letztmals für

den Veranlagungszeitraum 1955 ein geringerer privater Nutzungsanteil dann zugrunde gelegt werden kann, wenn in der Vergangenheit auf Grund besonderer Anweisungen (diese waren innerhalb der Länder nicht einheitlich) von einem geringeren privaten Nutzungsanteil ausgegangen werden konnte.

Degressive Abschreibung

Nach den EStR 1955 können degressive Abschreibungen nur bei solchen Anlagegütern vorgenommen werden, bei denen dieses Absetzungsverfahren, betriebswirtschaftlich betrachtet, das gegebene ist. Bei beweglichen Anlagegütern mit einer betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer von weniger als 10 Jahren kommt somit die degressive Abschreibung regelmäßig nicht in Betracht. Auch der Bundesfinanzhof hat mit Urteil vom 24. 11. 1955 (BStBl. 1956 S. 38) für die Regelfälle die degressive Abschreibung bei Kraftwagen abgelehnt.

Vereinfachte Abschreibung bei Anschaffung innerhalb des ersten Jahres

Neu ist die aus Vereinfachungsgründen in den EStR 1955 Abschn. 43 zugelassene Regelung, wonach für die im ersten Halbjahr angeschafften Wirtschaftsgüter der volle, für die im zweiten Halbjahr angeschafften die Hälfte des für ein Jahr in Betracht kommenden Absetzungsbetrages abgesetzt werden kann.

Der Kraftwagen des Arbeitnehmers

Bei Arbeitnehmern können Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, wenn hierzu der eigene Kraftwagen benutzt wird, ab 1. 1. 1955 durch folgende Werbungskostenpauschsätze je Entfernungskilometer zwischen Wohnung und Arbeitsstätte berücksichtigt werden:

1. bei Benutzung eines Kraftwagens DM 0,50;
2. bei Benutzung eines Motorrades oder Motorrollers DM 0,22;
3. bei Benutzung eines Fahrrades mit Motor DM 0,12.

Die Fülle der Zweifelsfragen, die diese Regelung mit sich gebracht hat, ist inzwischen durch zahlreiche Erlasse geklärt worden. Auf die Einzelheiten kann hier nicht eingegangen werden, wie überhaupt in vorstehenden Ausführungen nur die wesentlichen Fragen berührt werden konnten.

Um alle Fragen, die die Haltung eines Kraftwagens einkommensteuerlich mit sich bringt, zu erörtern, hat der Motorpresse-Verlag bereits im vorigen Jahr ein Buch herausgegeben „Mein Kraftfahrzeug bei der Einkommen- und Lohnsteuer", dessen Inhalt großen Anklang gefunden hat. Das Buch ist inzwischen durch einen Nachtrag, der die neueste Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes und auch die Einkommensteuerrichtlinien 1955 berücksichtigt, auf den neuesten Stand gebracht worden. Der Nachtrag 1956 ist auch einzeln für Besitzer des Büchleins zum Preise von DM 0,80 erhältlich.

U. a. erörtert das Buch auch die heute so wichtige Frage der Auswirkungen von Unfällen — Entschädigungsfragen — bei der Einkommensteuer. Der Nachtrag enthält u. a. auch die wichtigsten Umsatzsteuerfragen, die die Haltung eines Kraftwagens mit sich bringen.

Das von Steuerberater Dr. O. J. Hoeres, Frankfurt/Main verfaßte Buch mit Nachtrag kann vom Motorpresse-Verlag, Stuttgart, zum Preise von DM 2,50 bezogen werden.



Der „Wolga"

ist im Produktionsprogramm der sowjetrussischen Automobilindustrie an die Stelle des „Pobjeda" getreten. Sein Vierzylindermotor mit hängenden Ventilen leistet 70 PS. Der Wagen besitzt eine automatische Kraftübertragung, und zwar nach Angabe des Moskauer Informationsministeriums ein Kreisgetriebe. (Ing. Fritz Kreis, bei dem wir uns erkundigten, schrieb uns: „. . . höre ich davon zum erstenmal, würde mich jedoch nicht wundern, wenn dies den Tatsachen entspräche. Zwar haben die Russen meine Mitarbeit im Westen Deutschlands nie in Anspruch genommen, aber ich leitete nach dem Kriege bis November 1947 in Chemnitz ein russisches Konstruktionsbüro, in dem ich verschiedene Konstruktionen über das Kreisgetriebe für Personenwagen und Motorräder durchführte. Auch wurde eine frühere Konstruktion für Panzer, die ich noch für die deutsche Wehrmacht durchführte, von den Russen beschlagnahmt.") Der „Wolga", der auch äußerlich ansprechend und modern aussieht, besitzt Zentralschmierung, außerdem gehören Heizung, Schlafsitze und Radiogerät zur Serienausstattung. Die Spitzengeschwindigkeit wird mit 130 km/st, der Reiseverbauch mit 12,5 Liter/100 km angegeben.

Aufgepicktes

Zwei stolze Spanier, stolz von Haus aus und insbesondere stolz auf ihren neuen „Amerikaner", der dorten ein rundes kleines Vermögen kostet, hatten in Madrid ein Haltesignal überfahren. Ein städtischer Verkehrsschutzmann stellte sie nicht gerade freundlich zur Rede und verlangte 25 Peseten Strafe. Das fanden die beiden Caballeros empörend, denn auch noch zahlen, nachdem sie sich schon so barsch hatten zurechtweisen lassen, das schien ihnen doch zuviel. Aber der Polizist stellte sich einfach vor das Auto und wollte die Herren nicht weiterfahren lassen, es sei denn, sie bezahlten die Gebühr. Die wollten aber partout nicht, sprangen aus ihrem Wagen, ein Wort gab das andere, schließlich faßten sie den Schutzmann am Rock und schüttelten ihn kunstgerecht, wobei, wie es später in der Anklage hieß, Knöpfe gelockert wurden und der weiße Helm verrutschte. Das kam ihnen aber sehr teuer zu stehen. Wegen Beamtenbeleidigung und Widerstands gegen die städtische Obrigkeit verurteilte das Madrider Amtsgericht die temperamentvollen Caballeros zu sage und schreibe 150 000 Peseten Strafe, das sind ungefähr 16 000 Mark. Eigentlich wäre ja nun der Richter an der Reihe gewesen, von den beiden Männern ein bißchen geschüttelt zu werden. Aber sie taten es lieber nicht.

*

Viel geschickter zog sich da ein Autofahrer in Bielefeld aus der Affäre. Er sollte besser aufpassen, hatte ihm ein Verkehrspolizist im Hinblick auf eine kleine Übertretung im Vorbeifahren zugerufen. Der Fahrer sagte nichts, tippte nur mit dem Zeigefinger zweimal an seine Stirn. Das kränkte den braven Beamten verständlicherweise, deshalb stellte er Strafantrag wegen Beleidigung. Ob er denn den Polizisten wirklich beleidigen wollte, fragte der Richter den Autofahrer. „Aber nein", antwortete der Angeklagte, „ich meinte doch mich selbst. Ich sah meinen Fehler ein und schimpfte mich einen Idioten!" Das konnte ihm nicht widerlegt werden, und der sprachlose Zeuge zog seinen Strafantrag zurück.

*

In Bonn ereignete sich kürzlich der seltene Fall, daß ein Mann, der mit 2,2 Promille Alkohol im Blut autofahrend einen Unfall verschuldet hatte, vor Gericht als sein eigener Gutachter erschien. Die Staatsanwaltschaft Bonn hatte ihn in dieser Eigenschaft vorgeladen. In der Vorladung wurde er belehrt, daß er sich strafbar macht, wenn er nicht vor Gericht erscheint. So fuhr der seines Führerscheins ledige Kraftfahrer mit der Eisenbahn nach Bonn. Dort klärte sich der Irrtum auf: Eine Stenotypistin hatte die Namen des Angeklagten und des Gutachters verwechselt. Der Mann, der bisher noch keine Vorladung als Angeklagter erhalten hatte, machte vor Gericht seine Rechte als „Gutachter" geltend und verlangte Reisespesen und Verdienstausfall-Vergütung. Er erhielt beides. Zur Hauptverhandlung wird er zweifellos als Angeklagter geladen werden, vorausgesetzt, daß sich nicht wieder eine Stenotypistin irrt.

*

Der Polizeipräsident der englischen Grafschaft Buckinghamshire erschien vor dem Amtsgericht in der Doppelrolle des Anklägers und des Angeklagten. Wegen eines von ihm verschuldeten Verkehrsunfalles — er hatte an einer Kreuzung mit seinem Wagen einen Motorradfahrer von der Fahrbahn gedrängt — hatte er Anzeige gegen sich selbst erstattet, um, wie er ausführte, seinen nachgeordneten Beamten Gewissenskonflikte zu ersparen. Wegen fahrlässig verkehrsgefährdenden Verhaltens am Steuer wurde der Polizeipräsident zu 5 Pfund (knapp 60 DM) Geldstrafe verurteilt.

*

Daß Verkehrszeichen richtig und ihrem Zweck entsprechend aufgestellt sein, darauf müsse sich der Kraftfahrer verlassen können. Er würde daher in unverschuldetem Irrtum handeln, entschied das Landgericht Mannheim, wenn er vor einem unmittelbar an einem Fußgänger-Überweg aufgestellten Schild „Parkverbot-Ende" sein Kraftfahrzeug abstellt, ohne den vom Fußgänger-Überweg geforderten 10 Meter-Abstand einzuhalten.

*

Ähnlich wie ein Richter in Frankenthal (siehe Seite 8) vertrat auch das Bielefelder Amtsgericht eine von der Ansicht des Landgerichtes Mannheim erheblich abweichende Meinung. In Bielefeld hatte ein Landwirt an einer Stoppstelle vor dem roten Streifen angehalten, der dort noch der früheren Regelung entsprechend in die Straße eingelassen war. Nun ist durch höchstrichterliche Entscheidungen längst klargestellt, daß diese roten Streifen grundsätzlich wegfallen und insbesondere dann nicht beachtet werden sollen, wenn man von dort aus die bevorrechtigte Straße nur ungenügend einsehen kann. Das biedere Bäuerlein, das dieses nicht wußte und dadurch einen kleinen Unfall verursachte, wurde vom Amtsgericht Bielefeld zu 40 Mark Geldstrafe verurteilt. Seine gestrengen Richter legten es ihm als Fahrlässigkeit aus, daß es ihm noch nicht bekannt war, daß die roten Stoppstreifen längst „außer Kurs" seien. Dann hätten die Streifen aber auch längst beseitigt werden müssen, grollte der Verteidiger. Und das war zweifellos eine sehr logische Erwiderung.



„So, Sie haben kein Verbotsschild gesehen? – Und was ist das hier?"

Die folgende nette Geschichte stand im „Nebelspalter", und wenn sie nicht wahr ist, dann ist sie wenigstens gut erfunden. Zwei Autofahrer, die einen kleinen Zusammenstoß gehabt hatten, bei dem beiderseits nur geringfügiger Blechschaden entstanden war, saßen auf der Anklagebank. Nach dem Plädoyer der Verteidiger fragte der Richter ärgerlich: „Müssen Sie denn das Gericht überhaupt mit einer solchen Bagatelle behelligen? Warum haben Sie die Geschichte nicht gleich unter sich abgemacht?" Prompt gab einer der beiden zur Antwort: „Das wollten wir ja, Herr Richter, aber da hat sich die Polizei eingemischt!

*

Wir gratulieren der elektrischen Straßenbahn zu ihrem 75. Geburtstag. Das ist nämlich schon ein Anlaß, zu dem man als höflicher Mensch auch dann jemandem gratuliert, wenn man ihn nicht besonders gut leiden kann. Und daß sich die Straßenbahn mit der Zeit so reichlich unbeliebt gemacht hat, dafür kann sie eigentlich gar nicht, schuld daran sind im Grunde ein paar inzwischen längst verstorbene Beamte. Wieso? Die elektrische Straßenbahn wurde von dem großen Physiker und Ingenieur Werner von Siemens erfunden, der jedoch von Anfang an — also schon damals! — erkannte, daß derartige Schienenbahnen nicht auf Großstadtstraßen gehören, sondern als Hochbahn gewissermaßen in den ersten Stock auf eine gesonderte Streckenführung. 1880 unterbreitete er seine Pläne dem Berliner Magistrat, fand dort aber keinerlei Unterstützung. Die Stadtväter blieben lieber bei ihrer Pferdebahn. Siemens aber wollte auf seine Idee nicht so ruhmlos verzichten und baute auf eigene Faust eine 2$^{1}/_{2}$ km lange Strecke zwischen der Kadettenanstalt und dem Bahnhof Lichterfelde, die sich rasch ungeheurer Popularität erfreute. Allerdings blieb er damit auf der Erde, denn sonst wäre die Sache für ihn zu kostspielig geworden. Frankfurt und viele andere Städte legten sich alsbald eine Trambahn zu und schließlich folgte dann sogar der Berliner Magistrat, nicht ohne daß er vorher noch aus purem Eigensinn kostspielige und unbefriedigende Versuche mit Dampfzugmaschinen als Pferdeersatz unternommen hätte. Aber es kam das, was Werner von Siemens von vornherein als falsch betrachtet hatte: Die elektrischen Straßenbahnen wurden in die vorhandenen Straßen verlegt und da sind sie bis heute geblieben. Und immer noch stecken die Stadtverwaltungen viel Geld in diese Fehlinvestition. Es sieht so aus, als ob die Trambahn dermaleinst auch noch ihren 100. Geburtstag wird feiern können — als Denkmal rückständigen Beamtengeistes.



Hier hat ein Witzbold die Gefühle der Mitverkehrsteilnehmer erraten, die hinter seinem qualmenden Leukoplastbomber herfahren müssen. Schneller sind die guten alten DKWs nun mal nicht geworden, und am Berg war's noch nie weit her. Na ja, der Mann hat schon recht: alles reine Nervensache! Foto: Simsa

*

„Die Glocke" heißt eine Tageszeitung, die in Oelde-Westfalen erscheint. Darin war kürzlich folgende Notiz zu lesen: „Unhold auf der Autobahn. Am Dienstagnachmittag hielt ostwärts der Stromberger Straße ein großer roter Pkw auf der Autobahn an und näherte sich einem zwölfjährigen Mädchen in unsittlicher Weise, worauf das Kind davonlief. Der Pkw fuhr in Richtung Wiedenbrück unerkannt weiter." — Bei dem erwähnten großen roten Personenwagen muß es sich um einen völlig unbekannten neuen Typ, möglicherweise sogar um einen Erlkönig handeln. Man hört hier nämlich zum erstenmal von einem Automodell, das offenbar zu Frühlingsgedanken fähig ist und sich infolgedessen kleinen Kindern in unsittlicher Weise zu nähern trachtet.

Meck



„Schlafverbot für Fußgänger" Aus: Dunlop-Spur

Neue Bücher

Auf dem Busen der Natur

Nützlicher Roman für Leute im Zelt von Alexander Spoerl, mit 25 Zeichnungen von Claus Arnold, R. Piper & Co. Verlag, München 13, Georgenstraße 4, 224 Seiten, Leinen DM 9.80.

Bei mir geriet der neueste „Spoerl" eigentlich an die falsche Adresse, denn ich habe nicht den Ehrgeiz, friedensmäßiges Camping oder Zelten zu lernen, nachdem durch einschlägige kriegsmäßige Erfahrungen mein diesbezüglicher Bedarf zeitlebens gedeckt ist. Dennoch bereitete mir das Buch viel Vergnügen, weil Alexander Spoerl in bewährter Manier wieder so amüsant, vergnüglich und oft auch sarkastisch plaudert, daß man sich unwillkürlich selbst für solche Dinge interessiert, die einem sonst gleichgültig sind. Wer aber wirklich per Camping losziehen will, der wird daraus viel Nützliches erfahren. Vor allem wird er, sofern er noch Anfänger in dieser „Branche" ist, die Fehler kennenlernen, die er schließlich trotzdem selber macht, ehe er es besser versteht. Denn bekanntlich wird der Mensch erst aus eigener Erfahrung klug. Jedenfalls liegt der Wert des vorliegenden Buches u. a. darin, daß es nicht wie andere Campingliteratur Propaganda für das Thema macht, das es behandelt, sondern sich kritisch damit auseinandersetzt. Mögen Kenner rein sachlich über den einen oder anderen Punkt anderer Meinung sein, so müssen sie doch mindestens zugeben, daß hier jemand den Mut aufbrachte, überhaupt deutlich zu sagen, was er für gut und was er für schlecht hält, selbst auf die Gefahr hin, daß einige Lieferfirmen für Camping-Zubehör böse werden sollten. Übrigens kann es nicht schaden, das Buch auch die weibliche Leidensgenossin lesen zu lassen. Die freut sich nämlich, und den Nutzen hat man selbst! O.

Italien-Reisen mit Nutzen und Genuß

Band 2 der „Sternfahrten". Von Hans Eberhard Friedrich und Georg Trump, in Zusammenarbeit mit Daimler-Benz. C. W. Leske-Verlag, Darmstadt. 592 Seiten, 90 Federzeichnungen. In Leinen DM 12.80.

Aus der Flut der für den Kraftfahrer produzierten Italien-Literatur ragt wie ein einsamer Felsen aus dem Meer dieses Buch hervor. Der Titel „Sternfahrten" — es liegt bereits ein früherer Band dieser Reihe über Spanien vor — irritiert ein wenig; er hat nichts mit Rallyes zu tun, sondern bedeutet vielmehr eine knappe Verneigung vor dem Stern von Untertürkheim, der denn auch milde auf Umschlag und Einband leuchtet. Im Buch selbst findet man keinerlei Hinweise auf oder Reverenz vor Daimler-Benz, die seinem Zustandekommen ihre Unterstützung angedeihen ließen. Daß sie es taten, ist eine Form modernen Mäzenatentums unserer Industrie, die man uneingeschränkt begrüßen muß.

Den riesigen, auch auf 592 Seiten nicht zu erschöpfenden Stoff „Italien" hat Friedrich in vier große Hauptstrecken („Sternfahrten") und achtzehn „Sternpunkte" gegliedert, wobei er fern aller Dogmatik vor allem auf das echte Reiseerlebnis hinzielt: Erholung und große Eindrücke gemeinsam. Dabei ist ihm als Liebhaber und profunden Kenner Italiens auch die Atmosphäre von Land und Leben, das „ambiente", wohl vertraut. Und gleichzeitig ist er kein trockener Reiseführer-Autor, sondern ein liebenswürdiger Mentor, der klug, lebendig und immer interessant zu schreiben versteht. Diese seltene, ich möchte beinahe sagen: einmalige Mischung hat ein Buch zutage gebracht, dessen Lektüre für jeden, der Italien liebt, eigentlich ein Muß ist. Wer abseits vom Gänsemarsch der deutschen Italien-Invasoren dies Land besser, reizvoller und liebenswerter kennenlernen und mehr mitheimbringen möchte als den trost- und substanzlosen Konventions-Schnack der Herdentouristik, dem kann ich Friedrichs Buch nur wärmstens empfehlen. Die kleine Zeichnung mag als Beispiel für Prof. Trumps maßvolle Illustration gelten, die dem Text durchaus ebenbürtig sind. H. U. W.



Unter der Sonne Italiens

von Corona Berg. Athenäum-Verlag, Bonn. 264 Seiten mit 32 Bildtafeln. In Ganzleinen DM 12.60.

Aus ebenso profunder Kenntnis Italiens wie aus der Generationen von Deutschen eigenen Liebe zu dem dort herrschenden wärmeren Seelenklima geschrieben, gibt dies Buch keinen der obligaten Reiseberichte, sondern einen Querschnitt durch das Land der deutschen Sehnsucht, das den Bettlern, der südlichen Heiterkeit, der großen Geste und dem lieben Lärm eigene Kapitel widmet. Kein hinreißendes, aber ein warmes, sympathisches, wissendes Buch. W.

In Allahs Hand

Eine abenteuerliche Orientreise im Auto. Von J. A. Elten und J. A. Cropp. 164 Seiten mit 32 Abbildungen. Ganzleinen. Verlag Ullstein, Berlin. DM 5.80.

Neuerscheinung im Rahmen der Ullstein-Reihe „Bunte leuchtende Welt", deren Bände bisher eine Auflage von 640 000 Exemplaren erreicht haben. Kein Jugendbuch, sondern ein journalistischer Erlebnisbericht über den Orient, wie er sich heute darstellt. Lebendig und teilweise recht amüsant geschrieben.

Straßenverkehrsrecht

Straßenverkehrsordnung mit eingeschalteter allgemeiner Verwaltungsvorschrift, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Straßenverkehrsgesetz, Verordnung über den Betrieb mit Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr. Personenbeförderungsgesetz, Güterkraftverkehrsgesetz, Internationale Verkehrsvorschriften und andere Bestimmungen. Textausgabe mit Verweisungen, Sachverzeichnis, Mustern und farbiger Wiedergabe der Verkehrszeichen (Verlag C. H. Beck, München und Berlin). 237.—248. Tausend, 1956, 414 Seiten Taschenformat, kartoniert DM 3.30.

Das Straßenverkehsrecht hat einschneidende Änderungen erfahren, die am 1. Mai in Kraft getreten sind. Die Straßenverkehrsordnung und Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind neu gefaßt sowie eine Reihe neuer Verkehrszeichen eingeführt worden. Jeder Verkehrsteilnehmer, die Behörden, vor allem die Polizeibehörden, Speditions-, Transport-, Omnibusunternehmen, Garagen, Tankstellen, Kraftfahrzeugfabriken und -handlungen sowie Fahrschulen benötigen eine Ausgabe, die alle Neuerungen und Änderungen enthält. Die bekannte rote Textausgabe — bisher in 236 000 Exemplaren verbreitet! — erschien unmittelbar nach Veröffentlichung der Neubekanntmachung im Bundesgesetzblatt und berücksichtigt auch noch die letzten zum Teil wesentlichen Änderungen. Ein besonderer Vorzug der Ausgabe: sie bringt StVO und StZVO unter Kennzeichnung der geänderten Stellen durch einen Balken am Rand und ermöglicht so eine schnelle Orientierung über die Änderungen. Der Band enthält auch alle anderen einschlägigen Vorschriften sowie sämtliche jetzt geltenden Verkehrszeichen in farbiger Wiedergabe.

Deutsches Handbuch für Fremdenverkehr

Wenn ein vierbändiges Werk mit rund 1600 Seiten Gesamtumfang binnen kurzem seine 15. Auflage erreicht, dann muß schon was dran sein. In Wirklichkeit ersetzt dieses Gesamtwerk etwa 5000 Einzelprospekte aus Deutschland.

Übersichtskarten erleichtern das Aussuchen der einzelnen Reisegebiete, Gebietskarten (wesentlicher Vorzug gegenüber Einzelprospekten) zeigen die Lage der einzelnen Fremdenorte zueinander, und die Ortsbeschreibungen aller Fremdenverkehrsgemeinden mit Preisen, Bettenzahl und Telefonnummern sowie allen sonstigen Hinweisen erleichtern einen Vergleich und die Auswahl der einzelnen Fremdenorte. Die vielen Abbildungen — je Seite oft 12 und mehr — vermitteln nicht nur einen instruktiven Eindruck der Orte, sondern, was für Ferienreisen wichtig ist, auch der einzelnen Beherbergungsbetriebe. Hinweise über Landschaftscharakteristik, Heilbäder, Jugendherbergen, Internate, Berghotels über 1000 m Höhenlage, Bergbahnen, Skilifte, Campingplätze usw. ergänzen den Inhalt.

Bleibt noch der Preis: 45.— DM für das komplette vierbändige Werk ist zwar ein Haufen Geld. Setzt man diesen aber in Relation zu den etwa 5000 darin enthaltenen Prospekten, die allein an Porto 500 DM kosten würden, so ist es durchaus als angemessen zu bezeichnen.

Im übrigen ist dieses Werk, von dem bisher Band I (Württemberg-Baden-Bodensee) und Band II (Bayern) (je 12.— DM) als 15. Ausgabe erschienen sind, im Auftrage des Bundes deutscher Verkehrsverbände E. V. herausgegeben werden. (Verlag Erwin Jaeger, Darmstadt.) *U. S.*

Wer liefert was?

Bezugsquellennachweis für den Einkauf, Ausgabe Bundesrepublik Deutschland, West-Berlin und Saarland, Verlag „Wer liefert was?" GmbH., Hamburg 11, Göningerstr. 25 „Asiahaus", über 1000 Seiten DIN A 4, Preis DM 9.80.

Die Ausgabe 1956 dieses jährlich etwa im März erscheinenden Adressen- und Bezugsquellennachweises hat umfangmäßig erneut zugenommen. Laut Angaben des Verlags wurden über 1000 neue Artikel neu mit Herstellerangaben registriert, die auf andere Art zu finden für den Einkäufer oft nicht leicht wäre. Die Neuauflage enthält 35 000 Erzeugnisse mit Herstellerangabe, 5000 Wortmarken, 60 000 Firmenangaben, alphabetische Register in 4 Sprachen. „Wer liefert was?" ist ein vielseitig verwendbares Nachschlagewerk, dazu preiswert und trotz seines Umfangs ist es wenigstens nicht so fürchterlich schwer

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf **Kennzifferanzeigen** bei Zuschriften auf **Chiffreanzeigen** bei Bewerbungen auf **Stellenangebote** bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!
Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interresse nicht vergessen werden!

ALFA ROMEO



Sonderangebot

1900 Lim. mit Abarth 2-Vergaser Anlage a. I. Hand; **1900 Super TI -55-** 115 PS Sportlim. a. I. Hand, neuwertig; **1900 Super C** 100 PS Sportcoupé 2/2 - 53 - Motor gen. überholt, erstkl. Zustand: **Giulietta Sprint** 1300 ccm 2-sitzig. Sportcoupé, 65 PS, 55, neuwertig

General Importeur Auto-König
München, Von-der-Tann-Str. 4-5, Tel. 251 00

3461/1315

AUSTIN-HEALEY

Austin-Healey B. 55, 10 000 km, verzollt, DM 8200.— zu verkaufen. Hans Saturski KG., Frankfurt a. M., Mainzerlandstr. 272. 3468/1316

BMW

BMW 327 Cabriolet gesucht gegen Barkasse. Angebote unt. 5208 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3465/1316

BMW 501 A/6, Bauj. 55, dunkelblau, 11 000 km, Weißwandreifen, Schonbezug, erstkl. Zustand, von Privat 20% unt. Neuw. zu verk. Ang. u. 5211 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 3479/1317

BMW 315, 1,5 l, Bauj. 36, Cabriolet, v. Privat 1. Hand, hervorragend gepflegt, vollkommen neuwertig überholt, unfallfrei, Bosch-Heizung u. Defroster, viele Extras. Forderung DM 1800.— bar. Fr. Ludolph, Hamburg 39, Alsterdorferdamm 6, Tel. 51 54 87. 3487/1317

BMW 327/28, Cabriolet, unfallfrei, in gut. Verfassung, zu kaufen ges. Ang. mit genauer Beschr. an Dr. Plambeck, Freiburg/Br., Richard-Wagner-Str. 66. 3484/1317

BORGWARD

Borgward-Coupé, 2/2 Sitz, spez. 88 PS, Carrera-Masch. 1500, sehr schnell, v. Extras, Radio usw., unfallfrei, guter Zustand, Reifen 90%, DM 5000.—. Besichtigung bei Auto-Becker, Düsseldorf, sonst Forstverwaltung Bruch b. Wittlich (Mosel). 3475/1316

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroen-Pkw beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 164. 3499/1318

ENGL. FORD

Engl. Ford Zephyr Cabrio 2,3 l, Verdeck schließt und öffnet automatisch, grün-elfenbein, Modell 1954, viersitzig, 28 000 km, unfallfrei, mit allen erdenklichen Neuerungen u. Extrazubehör, wegen Anschaffung eines größeren Wagens zu verkaufen (Teilzahlung möglich). 5-Gang-Spezialgetriebe, 3 Vergaser, elfenbein Lederpolster mit Schonbezug, Klimaanlage, Nebellampen, Rückscheinwerf. u. Auto-Auge, Scheibenwascher, Schutzplane m. Reißverschluß (Kunstleder), 2 Ersatzräder- u. Reifen für die Winterzeit u. a. m., Verbrauch 12/12,5 l, Neupreis DM 11 000.—. Volle Einzelheiten u. technische Daten auf Anfrage. Alan W. A. Bruce & Co., Köln/Rh., Am Römerturm 15. 3490/1318

FIAT

Fiat 1100 TV, gel. Dez. 1955, 9000 km gelaufen, mit besonders reicher Ausstattung, weg. Anschaffung eines größeren Wagens zu verkaufen. Zweifarbige Lackierg. (hellblau/dunkelblau), Weißwandreifen, seitliche Blinkleuchten, Luftfilter u. Ventildeckel verchromt. Das Fahrzeug ist sehr gepflegt u. besonders schnell (148 km/st). Jos. Eixenberger, Augsburg, Georgenstr. 5—7. 3462/1315

Fiat Sport-Cabriolet, 2-Sitzer, Spezialkarosserie Wendler, silberblau, 1,1 l, Bauj. 1953, 34 000 km, unfallfrei, aus 1. Hand an Privat abzugeben. Anfragen unter 5206 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3463/1316

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verk., Ersatzteile. 3473/1316

MERCEDES

Mercedes-Benz, Type DS 170 (Diesel), in gebrauchtem, einwandfr., besterhalt. Zustand (kein Unfallwagen), zu kaufen ges. Anfr. m. Angabe des Baujahrs, der zurückgelegten km-Zahl, des Standorts, der Farbe u. Ausstattg., des Zubeh. usw. erb. unt. 5217 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 3477/1317

PACKARD



Automobile
275, 290, 310 PS

Importeur: **Aschoff & Co., GmbH.**
Krefeld, Oppumer Straße 67—69
Telefon Sammelnr. 28427

Ersatzteillager und Reparaturwerk

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105

KUNDENDIENST
und
ERSATZTEILLÄGER
an allen
größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

Infolge Todesfall verkaufen wir vollständig neuen

MERCEDES 300 SL

letztes Modell, zugel. März 1956, nur 1 500 km gefahren, unfallfrei, mit Renn-Nockenwelle, Rudge-Naben, Kernlederpolsterung, Spezial-Koffersatz. Spezial-Farbe der Karosserie. Standort Stuttgart.

Der Wagen wird 10% unter Neupreis abgegeben.

Zuschriften erbeten an

MOTOR-PRESSE-VERLAG, Stuttgart, Postfach 1042

Steuer, Recht, Versicherung

Hinten braucht der Fußgänger keine Augen zu haben

Fußgänger sind beim Überschreiten der Fahrbahn nicht verpflichtet, nach hinten zu schauen, um auf einbiegenden Verkehr zu achten. Diese wichtige Grundsatzentscheidung fällte das Hanseatische Oberlandesgericht in Hamburg (Ss 158/55). Damit wurde eine häufige und umstrittene Verkehrssituation gerichtlich geklärt. Die Urteilsbegründung stellt fest, daß ein Verkehrsteilnehmer in der Regel nur den Raum vor und seitlich seiner Bewegungsrichtung im Auge zu behalten brauche. Von dieser Regel gebe es nur bei Richtungsänderungen Ausnahmen. Dabei sei zu berücksichtigen, daß jede Ausweitung des Beobachtungsraumes nach hinten die Beobachtung nach vorne und seitlich vermindern müsse. „Daß die Beobachtungspflicht des Fußgängers beim rechtwinkligen Überschreiten der Fahrbahn sich nicht auf die Richtung schräg nach hinten beziehen kann, wird auch dadurch bestätigt, daß ein Kraftfahrer, der dabei von schräg hinten auf einen Fußgänger zufahren würde, dies nur unter Verstoß gegen eine oder mehrere Verkehrsvorschriften tun könnte", heißt es wörtlich im Urteil. *Dr. G.*

Auch der Alleingeschädigte kann Unfallflucht begehen

Das Oberlandesgericht Celle hatte sich kürzlich mit einem besonderen Fall von „Fahrerflucht" zu beschäftigen. Das Gericht hat nämlich entschieden (Urteil 1 Ss 347/55), daß auch derjenige Unfallflucht begehen kann, der bei einem Verkehrsunfall allein zu Schaden gekommen ist. Für die Verpflichtung des Kraftfahrers, an der Unfallstelle zu bleiben, sei nämlich nur entscheidend, ob „Rechtsbeziehungen" zu den anderen Unfallbeteiligten entstanden seien. Im allgemeinen werde es sich dabei freilich um gegenseitige Schadenersatzansprüche aus Haftpflicht und Verschulden handeln.

Nach dieser Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle darf sich auch derjenige vom Unfallort nicht entfernen, der allein einen Schaden erlitten hat, den er gegen die anderen Unfallbeteiligten geltend machen könnte. Er müsse deswegen am Unfallort bleiben, weil die Gegenseite dann zur Abwehr des Anspruches aus Beweisgründen ein Interesse daran haben könnte, etwa das Eintreffen der Polizei abzuwarten.

Das Verlassen der Unfallstelle könne sogar dann strafbar sein, wenn der Alleingeschädigte nicht die Absicht habe, etwaige Schadenersatzansprüche geltend zu machen. Meist sei kein verbindlicher Verzicht auf Ansprüche zustande gekommen, so daß der Geschädigte seine Auffassung immmer noch ändern könne, weiterhin sei es auch häufig so, daß Unfallschäden nicht sofort erkennbar seien. Es bestehe daher immer die Möglichkeit, daß an einem beschädigten Fahrzeug ein versteckter Schaden entstanden sei. „Deshalb", so heißt es wörtlich in der überraschenden Entscheidung, „schließt die Vorstellung des Angeklagten, nur Schaden am eigenen Fahrzeug erlitten zu haben, die Annahme des Vorsatzes der Unfallflucht nicht aus." *Dr. G.*

Der „plötzlich auftauchende Fußgänger" muß seinen Schaden selber tragen

Zahlreiche Verkehrsunfälle ereignen sich dadurch, daß Fußgänger plötzlich hinter einem haltenden Fahrzeug auf die Fahrbahn treten. Das Landgericht Stuttgart hat in einem Schadenersatzprozeß dieses Verhalten als „grob fahrlässig" bezeichnet. Den Kraftfahrer treffe bei einem Unfall, der auf eine solche Unachtsamkeit eines Fußgängers zurückzuführen sei, kein Verschulden. „Der Fahrer eines Kraftfahrzeugs hat die Aufgabe, seine Fahrbahn in der Gesamtheit im Auge zu behalten. Dabei ist es leicht möglich, daß er ein plötzlich wenige Meter vor dem Fahrzeug von rechts kommendes Hindernis nicht wahrgenommen hat", heißt es in diesem Urteil (9 - 0 - 222/55).

Trotzdem verurteilte das Gericht den Kraftfahrer, ein Viertel des Schadens zu tragen. Er hafte nämlich aus dem Gesichtspunkt der „Betriebsgefahr" nach § 7 des Straßenverkehrsgesetzes auch ohne Verschulden. Der Fußgänger, der den Unfall überwiegend verschuldet hatte, müsse jedoch drei Viertel seines Schadens selber tragen. *Dr. G.*

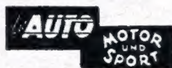


Die ersten 10 Hefte

des neuen Jahrgangs sind erschienen.

Eine gute Fachzeitschrift ist so wertvoll wie ein nützliches Werkzeug. Deshalb empfehlen wir Ihnen das Sammeln der Hefte in unseren praktischen Kunstledermappen. Die Mappe kostet DM 7.50 + 70 Dpf Porto.

Am Jahresende sind dann die 1956er Ausgaben geschlossen vorhanden, und mit der bis dahin fertiggestellten Einbanddecke können Sie die Hefte zu einem geschlossenen Band vereinen.



VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH
Stuttgart, Postfach 1042

PORSCHE

Porsche 1,3 Ltr., Coupé, zu verk. Fiat 600 oder VW wird evtl. in Zahlg. genommen. Angebote unter 5216 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3495/1318

Suche Porsche aus Privathand. Angebote unter 5209 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3469/1316

1,5 Ltr. Super-Coupé, Bauj. 54, Tachostd. 55 000, Motor 12 500 km, in bester Verf., preiswert abzugeben. Anfragen unter 5212 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3480/1317

1,3 Ltr. Coupé, Bauj. 55, Tachostand 13 600, erstklass. Zustand, weg. Kauf 1,6 Ltr. Coupé preisgünstig zu verkaufen. Anfragen unter 5213 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3481/1317

1,3 Ltr. Coupé, Baujahr 51, in guter Verfassung, für DM 4250.— zu verkaufen. Autohaus Hans Kahrmann, Fulda, Tel. 37 37 — 39. 3482/1317

Porsche 1500 Super gestoppte Spitze 214 km/h, werkseitig getrimmt, unfallfrei, letztjährig, viele sportliche Erfolge, günstig abzugeben an Sportfahrer. Eilzuschriften von nur ernsthaft interessierten Selbstkäufern unter T 2290 vermittelt JOSPI-WERBUNG, Krefeld, Talstr. 12. 3467/1316

Lizenzfahrer verkauft Porsche 356-Coupé, Mot. 6000 km, für DM 8500.—. Theo Fitzau, Freiburg (Brsg.), Haslacher Straße 41. 3500/1318

Porsche 356 A, 1600, Bauj. 1956, 2300 km, silberbeige, rote Schlafsitzpolster, DM 10 800.—. Angebote unter 5218 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3496/1318

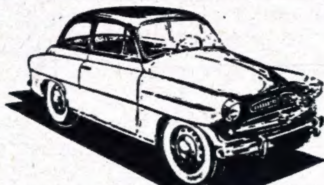
Porsche-Motor, 1,3 l, 1951, bester Zustand, DM 1000.—. Angebote unter 5220 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3498/1318

Porsche-Coupé, 1,5 l, schwarz, innen dunkelgrün, Bj. 1954 (August), 10 500 km, neuwertig, gerade sorgfältigst eingefahren u. erstklassig gepflegt, wegen Anschaffung eines größeren Wagens für DM 10 000.— abzugeben. Standort: Raum Düsseldorf. Angebote unter 5221 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3501/1318

SIMCA

SIMCA-Sport-Coupé, zweisitzig, in sehr gutem Zustand, ca. 50 000 km gefahren, Preis DM 4500.—, abzugeben. Evtl. Zahlungserleichterung. Paschke, Offenburg (Bad.), Straßburger Straße 38. 3466/1316

SKODA



SKODA-Automobile | JAWA-Motorräder

Importeur: Aschoff & Co., GmbH.
Krefeld, Oppumer Straße 67–69
Telefon Sammelnr. 28427

Ersatzteile und Reparaturwerk

SPORTWAGEN

Sportwagen, Adler-Trumpf Junior, 997 ccm. Einmalig schöner Wagen, Spezialkarosse, fahrbereit, zu verkaufen. Baak, Lünen (Westf.), Borker Straße 1. 3492/1318

Sportlimousine Tatra, Typ Autobahn 87 a, letztes Modell (luftgekühlter V 8-Motor mit 2 obenliegenden Nockenwellen), Hubraum 2,9 Ltr. bzw. 1,4 Ltr., Spitze 165 km/st, zweifarbige Heckflossen-Pontonform mit Stahlschiebedach und rotem Narbenleder innen, sofort für Restkaufgeld von DM 2825.— abzugeben. Brinkmann, Hamburg-Wandsbek, Kedenburgstr. 39. 3459/1315

VW

Schweizer Firma kauft sofort gegen Kassa

Karmann-Ghia VW-Coupé

Ab Modell 1956. Eilofferten an Postfach 31 Basel 7

3476/1317



Camping - Katalog gratis
68 Seiten, 250 Bilder, Teilzahlungsvorschläge direkt vom Herstellerwerk für Zelte & Wohnwagen
Sportberger, Rothschwaige 652
vor München-Dachau/Bayern

WOHNWAGEN

Mehrere zusammenlegbare neue und gebrauchte **Wohnwagen Typ Glückspilz,** Gewicht 320—380 kg, sofort ab Lager zu verkaufen. Chr. Bildhauer, Ravensburg, Postfach 111. 3474/1316

Wohnanhänger, Berger L 6, kompl. eingerichtet, für 4 Pers. mit 1 geschl. und 1 off. Vorzelt, Überdach, Plastikschutzhülle, DM 2400.—. Dürwanger, Nürnberg, Hummelsteinerweg 84. 3489/1318

VERSCHIEDENE

Porsche oder Mercedes 180 D mit Finanzierungsmöglichkeit gesucht. Manfred Bünemann, Rüsselsheim, Gorch-Fock-Straße 19. 3483/1317

MOTORRÄDER

BSA 250 350 500 650 ccm

Motorräder mit Schwingrahmen

Importeur: Aschoff & Co., GmbH.
Krefeld, Oppumer Straße 67–69
Telefon Sammelnr. 28427

Ersatzteillager und Reparaturwerk

Harley-Davidson, 750 ccm, ca. 3000 km gelaufen, günstig zu verkaufen. Anfragen unter 5210 an „das AUTO, MOTOR und SPORT" Stuttgart, Postf. 1042. 3478/1317

VERSCHIEDENES

Alle Jahrgänge „das AUTO" (1947/56 — 206 Hefte) verk. geg. Gebot. Hugo Gohrs, Hamburg 39. 3491/1318

Anst. Miete a. Teilzhlg.
1 BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 886

Zwei neuwert. Sitze für Opel-Kapitän 1955, beide mit Liegebeschlag ausgestattet, System „Autenrieth", zu verkaufen. Gränz-Bote, Tuttlingen, Königstr. 25, Fernruf 14 51. 3470/1316



Die atmende Autohülle
für Moped - Roller - Krad und Wagen
Plastic-Katte Hamburg 1, Norderstraße 87 Ruf 246964



Falls diese Sonderklasse-Brille bei Ihrem Händler nicht erhältlich ist, bitte ich, den Auftrag direkt ans Werk zu richten

BERKELEY WOHNWAGEN

4 × Betten  500 kg

Modell „ARGOSY". DM 3500.–

Prospekt gratis durch:

PAUL HARTMANN & Co.

Hannover 11, Postfach 3068

Ausstellungsplatz: Am Listholze 26 (bei Fa. C. Kritscher)
Vertretungen für einige Gebiete sind noch zu vergeben

Verlangen Sie noch heute

unseren illustrierten Katalog. Wir führen alle die wichtigen, unentbehrlichen Artikel für Ihr Picknick oder Camping. Lassen Sie uns auch im Jahre 1955 Ihr Camping-Ausrüster sein. Z. Zt. günstige Gelegenheitskäufe.

Autofreund

Ihr Spezialhaus für Kraftfahrtouristik und Camping-Bedarf

(21b) Hemer, 64 – Kreis Iserlohn

KLAXON-Fanfare



Typ Jericho
größte Lautstärke
(113 Phon)

freischwingende Fanfare aus Tromperenmetall absolut **wasserfest**

HANS WERNER

Stuttgart W, Rosenbergstraße 136

5 to. Krupp-LKW Type LD 50

90 PS, Pritsche, Anhängekupplung, 7fach bereift, preisgünstig abzugeben. Angebote unter 5214 an „das AUTO MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3485/1317

Autowerkstätte, Fahrschule, Pflegedienst, Tankstelle, Rasthaus mit 4-Zimmer-Wohnung, in schöner Gegend Hessens, auch einzeln zu verpachten. Erforderlich DM 30 000.—. Angebote unter 5219 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 3497/1318

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste Fahrlehrerausbildung

Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Ein Eckel-Gepäckträger für PKW, Größe 1,50 × 1,10 m, neuwert., zu verkaufen. Gränz-Bote, Tuttlingen, Königstraße 25, Fernruf 14 51. 3471/1316

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans. H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 3472/1316

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir

Auto- und Motorrad-Zubehör

Spezialität: Pelerinengaragen, Campingartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Junger Autosportler (22) sucht gleichgesinnte, unternehmungslustige Dame bis 22 Jahre. Anfragen unter 5205 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3460/1315

* STELLENANGEBOTE *

Zuverlässiger Kraftfahrer für Ein- und Verkauf sofort gesucht. Hans Bender, Eiererfassung und Großhandel, Schweinfurt a. M., Landwehrstr. 23½. 3488/1317

Gesucht nach der Schweiz (Stadt St. Gallen) tüchtiger, selbständiger **Automechaniker** in kleinere, aber gutein-gerichtete Garage. Bevorzugt wird ein Mann, der sich in Reparaturen auf Borgward-Automobile, evtl. DKW, auskennt. Guter Lohn und gute Behandlung zugesichert. Ausführliche Offerten mit Zeugnissen und Referenzen erbeten an Hans Hans Bigger, Riethüsli-Garage, Teufener Straße 172, St. Gallen. 3486/1317

* STELLENGESUCHE *

Kfz.-Meister, Absolvent techn. Abendschule, Fahrlehrer, 42 J., in ungekündigter Stellung, sucht sich zu verändern. In Frage kommt aufbaufähige Stellung in Kfz.-Industrie, Zubehörindustrie, Verkehrsunternehmen im techn. Innen- oder Außendienst. Keine Vertreterstellung. 4-Zimmerwohnung ist erforderlich. Angebote unt. 5215 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3494/1318

Wer bietet einem Studenten (HTL), 23 J., vom 1. 8. bis 1. 9. 1956 Stellung als PKW-Fahrer. Führerschein I und II. Sechsjährige unfallfreie Fahrpraxis, zuverlässig, pünktlich, etwas engl. und franz. Angebote unter 5207 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3464/1316

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/319. **Ceylon.** Schläuche, Reifen und Zubehör. Korrespondenz englisch.
A/320. **Kuwait.** Auto-Batterien. Korrespond. englisch.
A/321. **Burma.** Wasserdichte Autoschonbezüge. Korrespondenz englisch.
A/322. **Griechenland.** Diesel-Motoren, 4- oder 6zylindrig, zum Einbau in Lastwagen, Autobusse, kleine Personenwagen und Lastwagen. Korrespondenz deutsch.
A/323. **Indochina.** Maschinen für Autoreparatur-Werkstätten. Korrespondenz französisch.
A/324. **Türkei.** Ersatzteile für Personen- und Lastkraftwagen amerikanischer und europäischer Antriebsmotoren für industrielle Zwecke. Korrespond. englisch.

30 Jahre Erfahrung des Herstellers in Lederbekleidung — Ihr Vorteil!
Feinste modische Damen- u. Herren-

Velour-Lederbekleidung

viele Modelle, 12 Lederfarben, auch Teilzahlung
Die ideale Kleidung fürs Auto!
Großen farb. Prospekt gratis v. **Leder-Brändel, Stuttgart, Odenwaldstraße 31**
(für Motorrad-Bekleidung Sonderprospekt anfordern!)

A/325. **Türkei.** Kraftwagenzubehör, Kraftfahrzeugreifen und Schläuche. Korrespondenz französisch.
A/326. **Kanada.** Kraftwagenzubehör. Korrespondenz englisch.
A/327. **Portug.-Indien-Goa.** Personen- und Lastkraftwagen. Korrespondenz englisch.
A/328. **Frankreich.** Auto-Zusatz-Artikel aller Art. Korrespondenz deutsch.
A/329. **Griechenland.** Autozubehör. Korrespondenz französisch.
A/330. **Iran.** Automobile. Korrespondenz englisch.
A/331. **Siam.** Feuerwehr-Autos. Korrespond. englisch.
A/332. **Brasilien.** Lastkraftwagen. Korrespond. deutsch.
A/333. **Chile.** Lastkraftwagen. Korrespond. deutsch.
A/334. **Brit.-Ostafrika-Tanganyika.** Kraftwagenersatzteile. Korrespondenz englisch.
A/335. **Burma.** Autozubehörteile. Korresp. englisch.
A/336. **Griechenland.** Autoersatzteile. Korrespondenz englisch.
A/337. **Nigeria.** Autoersatzteile und Zubehör. Korrespondenz englisch.
A/338. **Britisch-Ostafrika-Kenya.** Kühler, Automobilfedern, Stoßdämpfer, Kanister. Korrespond. englisch.
A/339. **Irak.** Automobilzubehör aller Art. Korrespond. englisch.
A/340. **Honduras.** Lastkraftwagen. Korresp. spanisch.
A/341. **Griechenland.** Kraftwagenersatzteile. Korrespondenz französisch.
A/342. **Südafrikanische Union.** Kleinautos. Korrespondenz englisch.
A/343. **Gibraltar.** Autozubehör und Ersatzteile. Korrespondenz englisch und spanisch.
A/344. **Türkei.** Reifen u. Schläuche für Autos. Korrespondenz französisch.
A/345. **Zypern.** Autozubehör und Ersatzteile. Korrespondenz englisch.
A/346. **Frankreich.** Lastkraftwagen u. Zubehör. Korrespondenz französisch.
A/347. **Südafrikanische Union.** Hebevorrichtungen für Autobusse. Korrespondenz englisch.

ACHTUNG!

3493/1318

Suche zu sofort jungen Chauffeur für Mercedes 180 PKW, mögl. verheiratet, 3-Zimmer-Wohnung wird gestellt. Alter bis 38 Jahre. Meldungen an Hans Georg Wuttke, Helmstedt, Fischgroßhandlung, Neumärkerstr.

Schwenkfenster für Lloyd und Goggomobil



Die zugfreie Belüftung!
Einfachste Montage ohne Anbohren der Karosserie **DM 15.80**

KARL GOLLER KG  MÜNCHEN 38

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische

Diebstahlsicherung eingebaut?

Preis DM 17.90



Elektro-magnetische **VENTILE** *für Gase und Flüssigkeiten*

HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE



Erholung tanken...

Mit dem KURZ-Idealbett ist das leicht möglich. Schon kurze Pausen geben genügend „Kraftstoff" zum Weiterfahren. Ihr Fachhändler zeigt Ihnen das



IDEALBETT

KURZ GMBH · BIETIGHEIM-WÜRTT.

Die neue, blinkende **SOFFITTEN-LAMPE** *in Ihrem Winker*



Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.

Preis für 1 Satz (2 Lampen) 31 mm 15.90 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 6 Volt 16.50 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 12 Volt 18.50 DM

SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Die letzte Seite

Die Zunge der gnädigen Frau

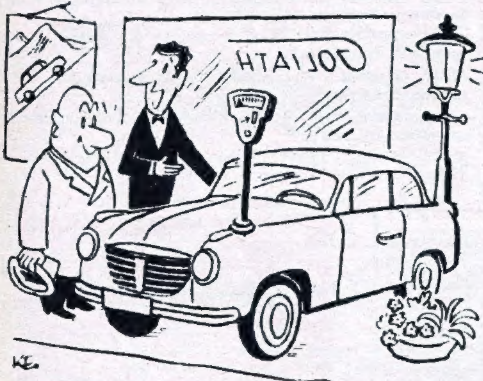
In der Nähe von Stuttgart gibt es eine jener seltsamen Kreuzungen, an denen die linksabbiegenden Gegenkommer Vorfahrt haben. Das ist zweifellos eine sehr unglückliche Regelung, aber vielleicht haben sich die Schildersetzer etwas dabei gedacht und immerhin steht dort ein derartiger Schilderwald, daß man ohnehin in die Bremsen steigt, um sich die Lage in Ruhe zu betrachten. Schlecht ist es dabei natürlich, wenn Leute in die Bremsen steigen, die eigentlich die Vorfahrt haben. Dann zögern nämlich die anderen, ob sie nun wohl sollten und dürften oder ob sie nicht sollten und nicht dürften, und die Sache kommt schließlich darauf hinaus, daß sich die Wagen nach dem Motto „Bitte nach Ihnen" dümmlich gegenüberstehen.

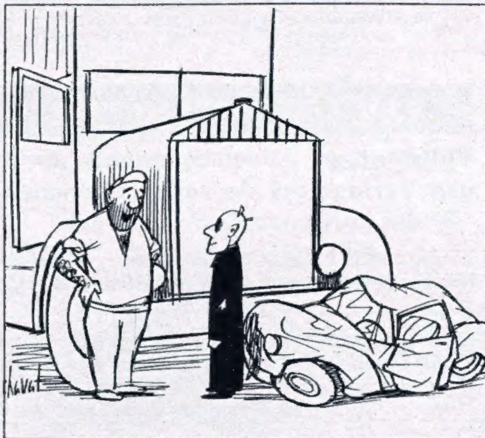
Meist entschließt sich dann aber einer zum Weiterfahren, früher oder später, je nach Länge der Leitung. Und da stand ich neulich nun einem gegenüber, der eine ganz lange Leitung hatte. Die Vorfahrt gehörte ihm, er hatte aber angesichts der hinter mir gestauten langen Wagenschlange offenbar Bedenken und bremste. Leider nicht früh genug, denn er stand in unserer Fahrbahn, wir konnten nicht weiter, und er war noch am Überlegen. Worauf ich ihm energisch das Zeichen zum Weiterfahren gab (hinter mir hupte es schon) und mir dabei die Geste des Händeringens über sein Zögern nicht versagen konnte.

Worauf folgendes geschah: Während er langsam anfuhr, wurde die rechte Scheibe hastig heruntergekurbelt und uns starrte die gräßlichste Grimasse entgegen, die ich jemals eine Dame mit einem Pelzmantel habe zustandebringen sehen. Zunge ellenlang heraus, Gesicht verzerrt, ein Finger heftigst mehrfach fast die Stirn durchbohrend, dazu ein durchs Anfahrgeräusch zum Glück weitgehend überdecktes unmenschliches Gebrüll. Meine Tochter behauptet immer, im Solitudewald gäbe es Hexen. Vielleicht hat sie recht.

Der langen Rede kurzer Sinn: Gnädige Frau, Sie werden nicht schöner, wenn Sie ihren Mitmenschen die Zunge herausstrecken. Und wenn Sie wüßten, wie nett und normal Sie ohne Grimasse aussehen, würden Sie eine derartige Gesichtsakrobatik wohl kaum betreiben. Ich gebe gern zu, daß ich ein Idiot bin, weil Sie die Vorfahrt haben und ich dennoch nicht vorfahre, aber bitte, bitte, bitte nicht solche Grimassen. Denn leider, hochverehrte gnädige Frau, sind diese Grimassen eine schlechte Sitte, die anzuprängern ich mich genötigt sehe, weil sich die Fälle anscheinend häufen. Denn Sie allein sind es nicht, und weit sei es von mir, hier etwa die Nummer des von Ihrem würdigen Gatten gesteuerten schwarzen Opel-Rekord anzugeben. Ich bin ohnehin überzeugt, daß es Ihre letzte Grimasse gewesen wäre, wenn Sie sich selbst in unserer Perspektive gesehen hätten — oder gar jene Beifahrerin des auf der linken Autobahn-Fahrbahn bei 75 km/st sanft entschlafenen 180 D, den wir neulich erschrecken mußten. Ihm entquoll ein Gorgonenhaupt, mit dessen Anblick ich mich nur durch den Gedanken versöhne, daß es sich gewaltig die Zunge erkältet haben muß. *Si*

Bei Goliath gibt es in Anpassung an die neuen Verkehrsgesetze seit 1. Mai ein Spezial-Großstadtmodell.





Ich will Ihnen mal was sagen: Unter Autofahrern gibt es immer eine Verständigung! Kapiert?

Camping nach Vorschrift

Aus Bayern hört man, daß der Landtag (unter anderem!) ein Gesetz ausdenkt, das den Gemeinden erlaubt, Vorschriften über das „Verhalten beim Zelten" und das Aufstellen von Wohnwagen zu erlassen. Diese Bestimmungen sollen — unter bestimmten Voraussetzungen — sogar dann bindend sein, wenn einer sein Zelt auf einem Privatgrundstück aufschlägt.

Was ein rechter Deutscher ist, der wundert sich darüber jedoch keineswegs, sondern höchstens, daß es so ein Gesetz in Deutschland nicht schon lange gibt, und warum sich jetzt nur ein Landtag damit befaßt, und nicht auf allerhöchster Bundesebene die Minister das Camping in geordnete Bahnen lenken. Für den Familienminister wäre hier ein reichhaltiges Betätigungsfeld, und selbst der Verteidigungsminister könnte noch ein paar Vorschriften und Reglemente beisteuern; Camping fällt als Vorübung fürs Feldquartier auf hartem Stein schließlich auch in sein Ressort. *Aus: Gute Fahrt*



„Wat denn. Steht hier in Ihrer Annonce ‚Übrigens, haben Sie schon eine Probefahrt gemacht?' oder steht es nicht da?"

Ausgleich

Wie man hört, wird Federball gegen die Managerkrankheit empfohlen. Stimmt zumindest für eine der Managerkrankheiten, nämlich die Langeweile — das konnte man sich kürzlich bereits im Simplizissimus ansehen. Wie dem auch sei, auf jeden Fall sah ich neulich das Federballspiel richtig in einem Tageslauf eingebaut: da spielten zwei Fernfahrer an einem Autobahn-Parkplatz. Bravo! Auf der Fernfahrt braucht man nicht nur Ausruhen, sondern einen echten Ausgleich fürs lange Sitzen. Und Federball macht auch noch Spaß — sogar für Manager. *Si*



Amtlicher Hinweis!

das AUTO MOTOR UND SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.





„Alle Achtung – da sitzt Kraft drin!"

ESSO BENZIN für leistungsstarken, wirtschaftlichen Motorenbetrieb

Nie gab es ein besseres Marken-Benzin!

ESSO EXTRA für außergewöhnliche Ansprüche und Spitzenleistungen

Nie lieferten wir einen klopffesteren Super-Kraftstoff!

Was immer wir bieten: Esso hat's in sich!